За рулем

ISSN [illegible]

4 • 1980



ПОДГОТОВКА И ПРАЗДНОВАНИЕ СЛАВНОЙ ГОДОВЩИНЫ ПРИЗВАНЫ ВСЕМЕРНО СПОСОБСТВОВАТЬ ДАЛЬНЕЙШЕМУ РАЗВИТИЮ ТРУДОВОЙ И ОБЩЕСТВЕННОЙ АКТИВНОСТИ НАРОДА, МОБИЛИЗАЦИИ УСИЛИЙ НА ВЫПОЛНЕНИЕ ПЛАНА 1980 ГОДА, СОЗДАНИЕ ХОРОШЕЙ ОСНОВЫ ДЛЯ УСПЕШНОГО СТАРТА ОДИННАДЦАТОЙ ПЯТИЛЕТКИ.

Из Постановления ЦК КПСС «О 110-й годовщине со дня рождения Владимира Ильича Ленина»



Автомобильное дело, при условии обслуживания большинства населения, имеет громадное значение...

В. И. ЛЕНИН





ЗА ВЛАСТЬ СОВЕТОВ

ЛЕНИНУ, ПАРТИИ БОЛЬШЕВИКОВ ВЫПАЛА ВЕЛИКАЯ МИССИЯ ПОДГОТОВИТЬ И ВОЗГЛАВИТЬ ПЕРВУЮ В ИСТОРИИ ПОБЕДОНОСНУЮ СОЦИАЛИСТИЧЕСКУЮ РЕВОЛЮЦИЮ, СОЕДИНИТЬ ТЕОРИЮ НАУЧНОГО СОЦИАЛИЗМА С ШИРОЧАЙШЕЙ ПРАКТИКОЙ НАРОДНЫХ МАСС.

Из Постановления ЦК КПСС «О 110-й годовщине со дня рождения Владимира Ильича Ленина»





Советский народ встречает 110-ю годовщину со дня рождения В. И. Ленина. Встречает высоким трудовым подъемом, мобилизацией усилий на выполнение плана 1980 года, созданием хорошей основы для успешного старта одиннадцатой пятилетки.

В день юбилея основателя Коммунистической партии и Советского государства мы вновь мысленно связываем сегодняшние свершения с Октябрьской революцией, истоками всех наших успехов.

Гигант по производству дизельных грузовиков в Набережных Челнах, Волжский автомобильный, детища первых пятилеток ГАЗ и ЗИЛ — их история восходит к октябрьским дням 1917 года. Создание собственного автомоби-

Смольный в октябрьские дни 1917 года. У подъезда — легковые машины, реквизированные у петроградской буржуазии. Водители этих автомобилей помогали большевистскому штабу оперативно руководить восстанием.

Отряд московских красногвардейцев в дни Октябрьской революции в Москве на автомобиле «ФИАТ-15-Тер».

Революционные рабочие и солдаты перед Зимним дворцом в октябре 1917 года. Для их мобильных отрядов были ис-



лестроения, развитие автомобильного транспорта, моторизация армии — все эти задачи, успешно решенные страной, были и есть неотъемлемые составные части ленинского плана построения социализма.

На этих страницах мы обращаемся к документальным кадрам, связанным с деятельностью В. И. Ленина по руководству революцией, защитой завоеваний Октября. А вслед за историко-революционными материалами журнал рассказывает о том, как выполняются сегодня ленинские заветы по укреплению обороноспособности страны, развитию ее экономического потенциала, об особенно значительных успехах, достигнутых в девятой и десятой пятилетках.



пользованы грузовики СПА (слева) и «Уайт».



В дни октябрьского вооруженного восстания бронеавтомобили были направлены для охраны штаба революции. Каждая машина, словно боевой корабль, имела свое имя: «Враг капитала», «Стенька Разин», «Броненосец «Потемкин», «Рюрик»...



Владимир Ильич выступает с речью на параде частей Всевобуча в Москве 25 мая 1919 года с платформы грузовика.



27 марта 1917 года* группа русских политических эмигрантов выехала из Швейцарии через Германию и Швецию в Россию.

Позади долгие годы эмиграции. Вождь большевистской партии Владимир Ильич Ленин возвращается на родную землю. Он полон энергии. Радостно возбужден. Он едет в Россию, где недавно было свергнуто самодержавие, чтобы двигать революцию дальше. У него готов во всех деталях продуманный и взвешенный, до дерзости смелый, гениальный по своей глубине и логике план борьбы за перерастание буржуазно-демократической революции в социалистическую.

Телеграмма В. И. Ленина М. И. Ульяновой и А. И. Ульяновой-Елизаровой, 2 апреля:

> Приезжаем понедельник [3 апреля — ред.] ночью, 11. Сообщите «Правде». Ульянов.

Н. И. ПОДВОЙСКИЙ. Раннее утро 3 апреля 1917 года. В качестве члена исполнительной комиссии Петербургского комитета партии и председателя Военной организации большевиков я дежурю в бывшем дворце Кшесинской, где тогда помещались руководящие органы большевистской партии. За окнами еще темно. Вдруг резко задребезжал звонок. В комнату вошла запыхавшаяся, взволнованная Мария Ильинична Ульянова.

— Что случилось!

— Сегодня вечером приезжает брат, Владимир Ильич, — отвечает Мария Ильинична. — Вот телеграмма, только что получила от него из Торнео...

Трудно передать словами охватившую меня радость. Приезжает Ленин! Конец мучительным поискам правильного курса революции, поискам, не всегда удачным, нередко на ощупь... Но как оповестить рабочих, солдат, матросов о приезде Владимира Ильича! Ведь сегодня пасха. Предприятия не работают, газеты не выходят, а многие солдаты и матросы отпущены на праздник из казарм... Надо использовать живую связь. Дворец Кшесинской охраняют солдаты броневого дивизиона. В февральские дни они захватили дворец и передали его большевикам. Эти солдаты — бывшие рабочие, на которых вполне можно положиться. Среди них наибольшим авторитетом пользуется Георгий Васильевич Елин, председатель большевистской ячейки броневого дивизиона, он же комендант дворца. Срочно вызываю его...

— Давайте выведем к вокзалу броневые машины! Надо показать Владимиру Ильичу, какой боевой силой уже обладает большевистская организация Питера.

Елин вздрогнул. Лицо его отразило большое внутреннее волнение.

— За вывод боевой машины — военно-полевой суд, — тихо говорит Елин.

— Надо пойти на это, — отвечаю я...

П. В. ДАШКЕВИЧ. Из особняка Кшесинской затрещали телефонные звонки, побежали нарочные связисты, добровольцы в пролетарские районы, в клубы, по большевистским ячейкам гвардейских, армейских полков и частей революционного гарнизона.

М. Я. ЛАЦИС. Мы, выборжцы, ждем нашего вождя с наибольшим нетерпением: во-первых, нас упрекают больше всего за нашу строптивость по отношению к Временному правительству... Неужели тов. Ленин заставит нас поддержать это правительство «постольку-поскольку»!

Во-вторых, на нас большая ответственность — встреча Ильича будет происходить на территории нашего района.

Г. В. ЕЛИН. К Финляндскому вокзалу надо прибыть часам к 10—11 вечера... Тут же из помещения ЦК позвонил по телефону в... казарму на Большом проспекте и предложил дежурному по казарме объявить оставшимся солдатам, что возвращается из-за границы вождь большевистской партии тов. Ленин, которого мы будем встречать на броневиках...

И так без разрешения и вопреки начальству, без обсуждения собрания команды и солдатского комитета... а по закону большевистской партийной дисциплины и преданности своей партии мною был выведен отряд броневого дивизиона встречать великого вождя нашей партии товарища Ленина.

В. П. ВИНОГРАДОВ. Участники районного партийного собрания, которое состоялось 3 апреля в 2 часа дня... с большим подъемом восприняли сообщение о приезде В. И. Ленина, всесторонне, по-деловому обсудили вопрос о том, как лучше и организованнее его встретить... На мою долю, как члена Выборгского райкома партии, выпало поручение организовать колонну из рабочих Металлического завода... Возник вопрос: что наш район может подарить Владимиру Ильичу! Присутствующий на заседании рабочий завода «Новый Лесснер» А. А. Селицкий внес предложение — вручить Владимиру Ильичу партийный билет члена Выборгской организации большевиков. Это предложение поддержали все...

В. Д. БОНЧ-БРУЕВИЧ. Часам к семи вечера мы собрались у здания Петроградского комитета большевиков... Двинулись к Финляндскому вокзалу. Чем ближе мы подходили, тем чаще встречали отдельные группы и организации рабочих, которые со своими знаменами стройными рядами двигались к Финляндскому.

И. Ф. ЕРЕМЕЕВ. Наша путиловская делегация заняла место на левой стороне площади. Люди с нетерпением посматривали на часы, прислушивались, не идет ли поезд.

Н. В. САЛЬМ. Кругом были слышны разговоры о Ленине. Помню, стоявший недалеко от меня рабочий сказал с нерушимой уверенностью:

— Ленин — это, брат, не Керенский, он с князьями да буржуями якшаться не станет, он живо наведет порядок!

П. К. ИГНАТОВ. Это был праздник — грозный, боевой праздник народа, готового к борьбе за лучшую жизнь под водительством своего любимого вождя, к которому в великом порыве стремились сердца всех собравшихся в эту ночь на привокзальной площади!

Воспоминания участников встречи В. И. Ленина на Финляндском вокзале

В ТУ

Из сообщения таллинской большевистской газеты «Кийр» («Луч»):

> Слепящий свет прожекторов переливается на красных пролетарских знаменах борьбы и победы. Они сияют, как кровь погубленных самодержавием и капитализмом жертв, и призывают трудящихся к будущему решающему суду.

П. В. ДАШКЕВИЧ. Появляется железнодорожная администрация к приходу заграничного поезда. Платформа быстро заполняется... Вдали раздался протяжный гудок паровоза, и из-за поворота показались его огни. На площади еще громче раздаются раскаты «ура»...

Поезд подходит, останавливается... Моряки берут на караул, оркестр играет «Марсельезу». Наша делегация оказалась у самого вагона, в котором приехали Владимир Ильич, Надежда Константиновна и их заграничные спутники. Машем флажками, шляпами, руками, кричим «ура». И наше приветствие сливается с мощным «ура» десятков тысяч пролетариев на площади.

В. Д. БОНЧ-БРУЕВИЧ. Мы бросились к вагонам. Из пятого от паровоза вагона выходил Владимир Ильич, за ним Надежда Константиновна, еще и еще товарищи...

* Здесь и далее даты по новому стилю.

Об авторах цитируемых воспоминаний

Ассаре А. Ф. — в 1917 г. работница завода «Сименс и Шуккерт» в Петрограде, вела революционную работу среди женщин.

Бонч-Бруевич В. Д. — член КПСС с 1895 г., профессиональный революционер, соратник В. И. Ленина, активный участник Февральской и Октябрьской революций. После Октября — управляющий делами СНК, позже занимался научно-исследовательской работой, доктор исторических наук.

Виноградов В. П. — член КПСС с 1915 г., в 1917 г. рабочий Металлического завода, член Выборгского РК РСДРП(б), депутат Петросовета.

Дашкевич П. В. — член КПСС с 1910 г., в 1917 г. один из руководящих работников Военной организации при ЦК РСДРП(б), член ВРК.

Елин Г. В. — член КПСС с 1908 г., в 1917 г. председатель большевистской ячейки бронедивизиона, депутат Петросовета, комендант особняка Кшесинской.

Еремеев И. Ф. — член КПСС с 1917 г., рабочий Путиловского завода.

Захаров М. В. — рабочий завода «Сименс и Гальске» в Петрограде, красногвардеец.

Игнатов П. К. — рабочий, участник встречи В. И. Ленина на Финляндском вокзале.

Крупская Н. К. — член КПСС с 1898 г., жена, друг и соратник В. И. Ленина, профессиональный революционер.

Лацис М. Я. — член КПСС с 1905 г., профессиональный ре-

АПРЕЛЬСКУЮ НОЧЬ

«Правда» 22 декабря 1963 г.:

В 11 часов 10 минут вечера поезд останавливается у перрона Финляндского вокзала. Выйдя из вагона, Ленин выслушал приветствие почетного караула, а затем обратился с краткой речью к присутствующим. На вокзале представитель Выборгского райкома РСДРП(б) И. Д. Чугурин, рабочий, учившийся в 1911 году в ленинской партийной школе в Лонжюмо, вручил Ленину партийный билет за № 600 большевистской организации Выборгской стороны.

В. П. ВИНОГРАДОВ. Владимир Ильич, принимая партийный билет, сразу же узнал «товарища Петра», крепко пожал руку, обнял и расцеловал Чугурина. Потом Ленин спросил его:

— Выставленный караул наш!

Чугурин ответил Ильичу:

— Все вооруженные наши.

Н. К. КРУПСКАЯ. Когда приехал Ильич в Питер, увидел он, что встречают приехавших революционные войска, устроили почетный караул, вся площадь залита народом. В этот момент Ильич почувствовал, что его заветная мечта о социалистической революции близка к воплощению.

П. К. ИГНАТОВ. Мы увидели Ленина издали: он показался на ступеньках вокзальной лестницы. По площади прокатился гул, словно тысячи человеческих грудей одновременно вздохнули радостно и облегченно. И тотчас загремело, загрохотало, перекатываясь из края в край, могучее, многоголосое «ура».

А. Ф. АССАРЕ. Из того, что я услышала впервые из уст Ленина, мне особенно запомнились слова, что народу нужен мир! Народу нужен хлеб! Народу нужна земля! И мы будем бороться, чтобы народ все это получил.

Слова Ленина потонули в восторженных возгласах.

Н. И. ПОДВОЙСКИЙ. Его [Владимира Ильича — ред.] усадили было в автомобиль, но народ был так возбужден, что нечего было и пытаться проехать: все хотели видеть и слышать Ленина. Став на мотор, он произнес краткую речь, которую закончил вновь словами: «Да здравствует мировая социалистическая революция!»

Шеренги рабочих, солдат, матросов плотным кольцом окружили автомобиль. Все стремятся совершенно слиться со своим вождем и быть с ним все время вместе. Я попросил Владимира Ильича перебраться на броневик, который в это время придвинулся к подъезду вокзала и встал рядом с автомобилем.

— Оттуда удобнее говорить стоя, на ходу машины, — объяснил я, и рабочие, подняв Владимира Ильича на руках, поставили его на броневик.

Ем. ЯРОСЛАВСКИЙ. Ленин на броневике у Финляндского вокзала, указывающий дорогу вперед, это — исторический символ Ленина как вождя пролетарской революции...

М. Л. СУЛИМОВА. На броневик был направлен луч прожектора. Он осветил вдохновенное лицо вождя. Ленин держал в левой руке две красные розы, которые ему кто-то вручил, а правую поднял вверх, призывая к спокойствию восторженно встречавших его петроградцев.

Когда все стихло, Владимир Ильич начал свою историческую речь — пламенный призыв к борьбе за победу социалистической революции.

Из сообщения газеты «Правда»:

Стоя на броневом автомобиле, тов. Ленин приветствовал революционный русский пролетариат и революционную русскую армию, сумевших не только Россию освободить от царского деспотизма, но и положивших начало социальной революции в международном масштабе, указав, что пролетариат всего мира с надеждой смотрит на смелые шаги русского пролетариата.

П. К. ИГНАТОВ. Ленин сказал нам: «Да здравствует социалистическая революция!»

Эти слова осветили нам путь дальнейшей борьбы. Бороться за социалистическую революцию, бороться за то, чтобы взять полностью и бесповоротно власть в свои руки, — вот что мы должны делать теперь!

И. М. ЛЕЩЕНКОВ. Перед нами выросла фигура Елина. Он сказал, что Владимир Ильич поедет во дворец Кшесинской — штаб большевиков — и что повезем его мы. За рулем будет Мирон Огоньян.

М. И. УЛЬЯНОВА. Медленно двигалась за броневиком рабочая толпа. Во главе ее шла заводская и районная вооруженная милиция, по краям рабочие образовали цепь из своих рядов.

В. Д. БОНЧ-БРУЕВИЧ. Окруженный тысячными толпами рабочих, над которыми реяли бесчисленные знамена, Владимир Ильич медленно продвигался на броневике во главе этой своеобразной, из недр петроградского пролетариата вылившейся громадной демонстрации.

М. С. ОГОНЬЯН. Бронемашину в пути несколько раз останавливали: на Нижегородской улице, на Боткинской, у Сампсониевского моста, на Петроградской набережной, на Большой Дворянской улице. При этом В. И. Ленин произносил речи.

В. Д. БОНЧ-БРУЕВИЧ. Полтора часа двигался броневик, пока прибыл в помещение Петербургского партийного комитета. У дворца собралась огромная толпа, желавшая видеть и слышать Владимира Ильича.

Н. И. ПОДВОЙСКИЙ. Когда броневик остановился, Владимира Ильича подхватили и понесли на руках во дворец. Тут его стали угощать чаем и дали ему какую-то еду. Он наскоро выпил стакан чаю и сказал, что ему надо идти к народу, который его ожидает, или же надо ввести всех сюда...

Ленин вышел на балкон, сказал небольшую речь, — рабочие опять не расходятся, а стоят все на месте...

Н. Н. НИКИТИН. Толпа все росла на проспекте... Всюду раздавались голоса: «Ленин уже здесь...», «Ленин прибыл...», «Просим выйти к нам товарища Ленина...»

Владимир Ильич вышел на балкончик с той стороны, которая обращена к Александровскому парку. Он был уже без пальто, в коротком черном пиджаке. И впервые мы увидели его открытый лоб Сократа.

М. В. ЗАХАРОВ. Владимир Ильич говорил, что рабочему классу, беднейшим крестьянам, солдатам и матросам надо добиваться социалистической революции, что Временному правительству доверять нельзя, потому что это правительство буржуазии и помещиков и оно не хочет и не может защищать рабоче-крестьянские и солдатские интересы. Надо, чтобы вся власть перешла в руки Советов рабочих и солдатских депутатов...

В. Д. БОНЧ-БРУЕВИЧ. В пятом часу я усадил Владимира Ильича в автомобиль редакции «Известий Совета рабочих, крестьянских и солдатских депутатов», и он вместе с Надеждой Константиновной и Анной Ильиничной поехал на квартиру Елизаровых...

Н. К. КРУПСКАЯ. Приехав в апреле в Россию, Ильич развернул громадную агитационную работу. «Долой разбойничью войну!» — было тем лозунгом, около которого сплачивались массы. Выбор правильных лозунгов имел громадное значение. Влияние рабочего класса и партии большевиков быстро росло. Рабочий класс повел за собой крестьянство, повел за собой армию.

волюционер, в 1917 г. ответственный организатор Выборгского РК, член ПК РСДРП(б), делегат VI съезда партии, член ВРК.

Лещенков И. М. — в 1917 г. старший мастер ремонтных мастерских бронедивизиона, участник встречи В. И. Ленина на Финляндском вокзале.

Никитин Н. Н. — член КПСС с 1917 г., участник встречи В. И. Ленина на Финляндском вокзале.

Огоньян М. С. — в 1917 г. старший мастер ремонтных мастерских бронедивизиона, водитель броневика, депутат Петросовета.

Подвойский Н. И. — член КПСС с 1901 г., профессиональный революционер, в 1917 г. член ПК РСДРП(б), делегат VI съезда партии, председатель Петроградского ВРК.

Сальм Н. В. — член КПСС с 1917 г., рабочий Воскресенской электростанции, председатель завкома, участник Октябрьской революции.

Сулимова М. Л. — член КПСС с 1905 г., в 1917 г. секретарь Военной организации ПК, а затем ЦК партии.

Ульянова М. И. — член КПСС с 1898 г., профессиональный революционер, младшая сестра В. И. Ленина, в 1917 г. член редколлегии и ответственный секретарь газеты «Правда».

Ярославский Е. М. — член КПСС с 1898 г., профессиональный революционер, в 1917 г. делегат VI съезда РСДРП(б), один из руководителей вооруженного восстания в Москве, член Московского ВРК.

Публикуется по следующим источникам: «Воспоминания о Владимире Ильиче Ленине» в пяти томах (Политиздат, 1969); «Ленин. Октябрь семнадцатого» (Политиздат, 1977, составитель А. И. Иванский); «История Коммунистической партии Советского Союза» в шести томах (Политиздат, 1967).

СЛЕДУЯ ЗАВЕТАМ



На календаре апрель. Близится день, к которому все мы готовились так торжественно, с особой ответственностью и особой гордостью. 22 числа исполняется 110 лет со дня рождения Владимира Ильича Ленина. Советские люди встречают эту знаменательную дату в обстановке высокого политического и трудового подъема. По инициативе передовиков производства Москвы и Ленинграда в стране развернулось патриотическое движение за выполнение личных пятилетних заданий к 22 апреля 1980 года. Призыв партии работать по-ударному, по-ленински, успешно завершить десятую пятилетку подхватили миллионы тружеников. Горячо одобряя внутреннюю и внешнюю политику КПСС и Советского государства, наши люди ударным трудом претворяют в жизнь планы партии, отмечают ленинский юбилей новыми достижениями в социалистическом соревновании за повышение эффективности производства и качества работы.

За годы десятой пятилетки в стране проделана огромная созидательная работа в сфере хозяйственного строительства, укрепления оборонного могущества, повышения материального и культурного уровня жизни народа. Упрочились международные позиции Советского Союза, вырос его авторитет как знаменосца мира, социального прогресса и демократии.

Советские люди с глубоким удовлетворением воспринимают заботу партии об экономическом и оборонном могуществе Родины. Определяя очередные задачи коммунистического строительства, главные направления внутренней и внешней политики, партия проявляет самую серьезную заботу о том, чтобы наше социалистическое государство, все страны социалистического содружества были надежно защищены от агрессивных происков реакционных кругов империализма, которые за последнее время особенно яростно ведут нападки на СССР, наращивают гонку вооружений, срывают мирные инициативы Советского Союза. Вот почему все шаги к миру партия поленински сочетает с повышением обороноспособности страны, укреплением боевой мощи Вооруженных Сил.

«...советский народ может быть уверен, — говорил Л. И. Брежнев в докладе XXV съезду КПСС, — что плоды его созидательного труда находятся под надежной защитой... наша партия будет делать все, чтобы славные Вооруженные Силы Советского Союза и впредь располагали всеми необходимыми средствами для выполнения своей ответственной задачи — быть стражем мирного труда советского народа, оплотом всеобщего мира».

В ходе предъюбилейного социалистического соревнования в армии и на флоте выросли тысячи новых отличников боевой и политической подготовки, подлинных мастеров военного дела. Они бдительно и мужественно несут службу на самых ответственных рубежах, охраняя безопасность Родины.

Признанным резервом и надежным помощником Советских Вооруженных Сил является Всесоюзное ордена Ленина и ордена Красного Знамени добровольное общество содействия армии, авиации и флоту — ДОСААФ СССР, одна из самых массовых общественных организаций в стране. В дни подготовки к ленинскому юбилею широкий размах получило в оборонном Обществе социалистическое соревнование за дальнейшее улучшение военно-патриотической работы, повышение качества подготовки специалистов для армии и народного хозяйства, массовое развитие военно-технических видов спорта. Знаменательно, что в большом списке инициаторов всесоюзного социалистического соревнования, взявших повышенные обязательства на 1980 год, первыми стоят организации ДОСААФ Ленинграда и области, а также досаафовцы Ленинского района города Ульяновска — родины Ильича.

Одним из важнейших направлений в деятельности оборонного Общества, что особенно четко подчеркивается в обязательствах многих тысяч досаафовских коллективов, является дальнейшее совершенствование военно-патриотического воспитания. Выполняя решения XXV съезда партии, постановление ЦК КПСС «О дальнейшем улучшении идеологической, политико-воспитательной работы», комитеты, коллективы учебных, спортивных организаций, их многочисленный актив под руководством партийных и советских органов в тесном содружестве с профсоюзами, комсомолом, политорганами армии и флота, комитетами и секциями ветеранов войны, органами гражданской обороны, обществом «Знание», другими общественными организациями все настойчивее внедряют в практику комплексный подход, умелое сочетание политического, трудового и нравственного воспитания членов Общества, соединение военно-патриотической пропаганды с распространением военно-технических знаний.

В период подготовки к 110-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина все шире развивается пропаганда ленинских заветов, указаний Коммунистической партии, положений Конституции СССР о защите социалистических завоеваний, героических традиций армии и флота. Это благородное дело должно шириться и углубляться.

Основатель и вождь нашей партии и Советского государства В. И. Ленин научно обосновал необходимость военной организации пролетариата для защиты завоеваний революции. В ленинских трудах сформулированы и всесторонне раскрыты историческое назначение армии победившего народа, как армии нового типа, ее патриотическая и интернациональная миссия, даны исчерпывающие указания о роли Коммунистической партии в руководстве Вооруженными Силами. Слова, произнесенные В. И. Лениным на VII экстренном съезде РКП(б), «Наш лозунг должен быть один — учиться военному делу настоящим образом» — стали завещанием многим поколениям советских людей.

По указанию В. И. Ленина было введено всеобщее военное обучение трудящихся, сыгравшее важную роль в обеспечении победы над внутренней контрреволюцией и иностранной военной интервенцией.

Сейчас, когда приближается 35-летие Победы Советского Союза над фашистской Германией, хотелось бы напомнить, что заветы В. И. Ленина о защите социалистического Отечества, об укреплении нерушимого единства армии и народа предшественник ДОСААФ — Осоавиахим под руководством партии воплощал в конкретные дела, многое сделал для подготовки населения к обороне страны, готовил для армии летчиков, парашютистов, водителей, стрелков, других специалистов. В первые же месяцы Великой Отечественной войны на фронт ушли свыше 7 миллионов членов Осоавиахима — более половины его состава. Они проявили беспримерное мужество и героизм.

Оборонное Общество осталось верным своим традициям и в послевоенные годы. Только неизмеримо возросли его задачи. В рядах ДОСААФ сегодня более 94 миллионов человек, объединенных в 341 тысяче первичных организаций.

Возвращаясь к военно-патриотическому воспитанию трудящихся, молодежи, следует отметить, что сейчас получают дальнейшее развитие и обогащаются новым содержанием такие испытанные временем формы военно-патриотической пропаганды, как лекции, доклады, беседы, тематические вечера, встречи с ветеранами войны и труда, лектории и кинофестивали, ленинские чтения, университеты и клубы будущего воина.

Комитеты ДОСААФ вносят существенный вклад в организацию Всесоюзного похода комсомольцев и молодежи по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа, в котором участвуют более 35 миллионов юношей и девушек. Он проводится совместными усилиями ЦК ВЛКСМ, ДОСААФ, ВЦСПС, органами народного образования, туристскими, спортивными и другими организациями и стал важным общественно-политическим движением молодежи за овладение опытом старших поколений. Содержательно проводят эту работу комитеты ДОСААФ Краснодарского края, Волгоградской, Днепропетровской, Донецкой, Минской, Ульяновской, Брянской, Брестской и других областей. Эффективной формой приобщения пионеров и школьников к военно-патриотической работе и воспитания их на примерах героических подвигов в бою и труде стали всесоюзные оборонно-спортивные игры «Зарница» и «Орленок», которые привлекают около 25 миллионов учащихся.

Все более существенную роль в воспитании молодежи играют месячники и недели оборонно-массовой работы. Из го-

ВОЖДЯ

Генерал-лейтенант Б. МОСЯЙКИН,
заместитель председателя
ЦК ДОСААФ СССР

да в год растет их размах и действенность.

Одна из ответственных задач, возложенных на ДОСААФ Законом о всеобщей воинской обязанности, — подготовка специалистов для Вооруженных Сил. С удовлетворением можно отметить, что после VIII Всесоюзного съезда Общества качество учебно-воспитательной работы возросло. Разветвленная, технически оснащенная сеть учебных организаций — школ, спорттехклубов — создает все условия для выполнения годовых плановых заданий в области подготовки водителей, электромехаников, радистов, авиа- и других специалистов.

За последнее время улучшились подбор и воспитание, квалификация преподавателей и мастеров производственного обучения, определились система и методика их обучения и переподготовки. Более совершенной стала практическая выучка курсантов. Этому в немалой степени способствует повышающийся уровень материально-технической базы, в частности, автомобильных и технических школ. Сейчас почти все они имеют хорошо оборудованные автодромы, специализированные классы, лаборатории для практических работ, гаражи, пункты технического обслуживания, мастерские. Значительно вырос парк новых учебных автомобилей.

Все это создало необходимые условия для дальнейшего развертывания и повышения качества обучения специалистов для Вооруженных Сил — водителей транспортных и специальных машин, электромехаников и других. Полностью был выполнен план подготовки специалистов для армии и флота и в прошлом учебном году. Почти 90% наших выпускников получили отличные и хорошие оценки, 93% сдали нормативы комплекса ГТО, 70% стали спортсменами-разрядниками.

Теперь у нас немало учебных организаций, которые по своему техническому оснащению и уровню учебно-воспитательной работы не уступают передовым учебным заведениям системы профессионально-технического или среднего специального образования.

ДОСААФ успешно решает также задачи, выдвигаемые нашей экономикой. Достаточно сказать, что в школах и на курсах Общества ежегодно готовится более 2 миллионов специалистов. В большинстве это водители, которые успешно трудятся в автотранспортных предприятиях, различных отраслях промышленности, в сфере услуг. Важное место занимает обучение специалистов для Нечерноземной зоны Российской Федерации. За четыре года десятой пятилетки в этих районах обучено более 350 тысяч механизаторов.

Встречая ленинский юбилей, мы можем с полным основанием говорить об успехах в развитии автомобильного, мотоциклетного, авиационного, водно-моторного, стрелкового, радио- и других военно-прикладных видов спорта, которые воспитывают высокие морально-волевые качества, способствуют повышению технических знаний, являются важным средством подготовки молодежи к службе в армии, повышения профессиональной квалификации водителей автомобилей, радистов, пилотов гражданской авиации, других специалистов.

Действенный стимул к дальнейшему развитию массовости военно-технического спорта дала VII летняя Спартакиада народов СССР. Как отметил товарищ Леонид Ильич Брежнев, Спартакиада стала праздником советского спорта, ярким свидетельством достижений политики партии и государства в развитии физической культуры, их постоянной заботы о здоровье советских людей, гармоничном воспитании подрастающего поколения.

О подлинно массовом характере Спартакиады говорят такие факты: только в военно-технических видах спорта на старты вышло более 50 миллионов участников; на различных ее этапах первичные организации, комитеты, спорттехклубы ДОСААФ провели свыше трех миллионов соревнований; 11 миллионов человек выполнили разрядные нормы.

Владимир Ильич Ленин учил нас, что лучший способ отметить юбилей — это сосредоточить внимание на нерешенных задачах. Таких нерешенных задач и неиспользованных резервов еще немало в деятельности нашего оборонного Общества. Как показали недавние отчеты и выборы в организациях ДОСААФ, нужно более пристальное внимание к первичным оборонным коллективам — постоянная помощь им в развитии инициативы, творчества; усиление идейной, организационной работы комитетов всех звеньев, повышение ответственности за порученное дело, укрепление дисциплины, улучшение стиля руководства, проверки исполнения. Важнейшим звеном в этом комплексе мер остается расстановка и воспитание кадров.

Требует дальнейшего улучшения работа многих автомобильных и технических школ по повышению качества подготовки водителей как для Вооруженных Сил, так и для народного хозяйства, личного транспорта. Много предстоит сделать для устранения недостатков в развитии военно-технических видов спорта. Год московских Олимпийских игр должен стать периодом повышенного внимания организаций ДОСААФ к достижению новых результатов, новых рекордов.

Немалая доля успехов во всех наших делах отводится укреплению материально-технической базы учебных и спортивных организаций, капитальному строительству, эффективной деятельности наших производственных предприятий.

Дело, которым занимается ДОСААФ, близко и дорого всему советскому народу, отвечает его жизненным интересам, сливается с грандиозными задачами коммунистического строительства.

Члены Всесоюзного ордена Ленина и ордена Красного Знамени добровольного общества содействия армии, авиации и флоту будут и впредь отдавать все силы во имя дальнейшего укрепления экономического и оборонного могущества нашей любимой Родины.

СУББОТНИК ВОДИТЕЛЕЙ

Автотранспортники одними из первых поддержали инициативу передовых предприятий столицы провести 19 апреля 1980 года коммунистический субботник, посвященный 110-й годовщине со дня рождения Владимира Ильича Ленина. Задолго до этой даты на улицах города появились такси с красочными табличками «Коммунистический субботник». Уже к концу января более ста пятидесяти водителей 5-го таксомоторного парка отработали ударные смены. Особенно отличились коммунисты В. Дубов, С. Еремин, В. Нечаев. Коллектив водителей парка взял обязательство перевести на счет «красной субботы» 30 тысяч рублей.

На автокомбинате № 1 Мосстройтранса накоплен богатый опыт проведения коммунистических субботников. Водители, ремонтные рабочие, инженеры и техники трудятся на них действительно по-ударному. В прошлом году, к примеру, обязательства, взятые на субботник, были намного перевыполнены.

В нынешнем году на митинге, посвященном коммунистическому субботнику, было принято обязательство 19 апреля отработать на сэкономленном топливе и перевезти 95 тысяч тонн строительных грузов, что на 5 тысяч тонн больше среднесуточного задания. В фонд десятой пятилетки за работу в этот день будет перечислено 42,5 тысячи рублей.

В 16-м автокомбинате Мосавтодортранса выступавшие на торжественном митинге говорили, что субботник явится важным этапом в осуществлении задач, выдвинутых ноябрьским (1979 года) Пленумом ЦК КПСС, постановлением ЦК КПСС «О 110-й годовщине со дня рождения Владимира Ильича Ленина». В зонах технического обслуживания и ремонта будут в этот день по-ударному трудиться рабочие и инженерно-технические работники. Многие из них примут участие в благоустройстве территории, производственных корпусов. А труженикам 12-го автокомбината Мосстройтранса придут помогать пионеры и комсомольцы подшефной школы. По давно сложившейся традиции «красные субботы» они проводят вместе.

Б. БАНЧЕВСКИЙ,
сотрудник многотиражной газеты «За доблестный труд»



Ежемесячный научно-популярный и спортивный журнал Всесоюзного ордена Ленина и ордена Красного Знамени добровольного общества содействия армии, авиации и флоту
Издается с 1928 года

МИЛЛИОННЫЕ РУБЕЖИ



22 апреля советский народ, все прогрессивное человечество отмечают 110-ю годовщину со дня рождения Владимира Ильича Ленина, человека, стоявшего у истоков преобразования России в могучую социалистическую державу. Важнейшей вехой на этом пути было осуществление ленинского плана индустриализации страны, неотъемлемой частью которого стало создание отечественного автомобилестроения. Есть много свидетельств того, сколь важным делом считал В. И. Ленин эту новую отрасль. Вспомним одно из них: в 1921 году глава Советского государства поздравил телеграммой рабочих АМО с выпуском первого двигателя. В 1979 году рабочие бывшего АМО — ныне мощнейшего производственного объединения «ЗИЛ» — выпустили свой трехмиллионный мотор.

Знаменательно, что в десятилетие после 100-й годовщины со дня рождения В. И. Ленина наше автомобилестроение взяло миллионный (1971 г.), а затем и двухмиллионный (1976 г.) рубеж по годовому выпуску. К тому же впервые было произведено более миллиона (1974 г.) легковых автомобилей, свыше миллиона мотоциклов и мотороллеров (1975 г.).

Эти миллионы — результат прежде всего самоотверженного труда большого отряда строителей, в небывало короткие сроки воздвигнувших ВАЗ и КамАЗ, славных коллективов этих автомобильных гигантов, сумевших в высоком темпе наладить массовый выпуск машин. «Жигули» за это короткое время успели стать популярным автомобилем в нашей стране и за рубежом. Все модели марки ВАЗ отмечены государственным Знаком качества. В 1979 году с конвейера ВАЗа сошла 5-миллионная машина.

Камские автомобилестроители за годы десятой пятилетки дали народному хозяйству более 100 тысяч машин общей грузоподъемностью свыше 1,6 миллиона тонн и дизели суммарной мощностью около 30 миллионов лошадиных сил. В честь 110-й годовщины со дня рождения В. И. Ленина камазовцы решили выпустить на 12% больше автомобилей, чем в 1979 году, ускорить освоение введенных мощностей.

В канун нового десятилетия мы вновь и вновь сопоставляем, вспоминаем, сравниваем события и цифры наших пятилеток и вновь с удовлетворением отмечаем темпы развития нашего автомобилестроения.

Вступая в год 1970-й, подсчитали, что каждые 4 рабочие минуты советские автозаводы дают стране почти 15 машин. Почти восемь автомобилей в минуту — в таком ритме работает отрасль сегодня. За эти годы ориентиры нашей автомобилизации в главном остались те же. СССР по-прежнему занимает первое место в мире в производстве автобусов, так как отдает предпочтение общественному транспорту, и второе место — по производству мотоциклов и мотороллеров. В выпуске грузовиков наша отрасль стоит на третьем месте в мире и первом в Европе.

Рост производства позволил резко увеличить продажу легковых автомобилей населению — явление новое в нашей автомобильной программе, характерное именно для девятой и десятой пятилеток.

Прирост выпуска машин, наряду с вступлением в строй ВАЗа и КамАЗа, был обеспечен ускорением технического прогресса на остальных предприятиях, их реконструкцией, обновлением оборудования. Новые сборочные конвейеры на ЗИЛе, ГАЗе, ЕрАЗе, новые корпуса и автоматические линии — все это свершения девятой и десятой пятилеток. И, конечно, выросло качество автомобильной продукции. Повысился технический уровень автомобилей, их эксплуатационные возможности.

Освоено много новых моделей машин. Несколько цифр. В девятой пятилетке в СССР производилось 225 моделей и модификаций грузовиков, 62 — легковых автомобилей, 36 — автобусов, 47 — прицепов и полуприцепов. К 1979 году отраслью освоено производство еще 70 моделей новой автомобильной техники, в том числе: карьерных и большегрузных самосвалов и самосвальных автопоездов — 9, грузовиков и автопоездов — 18, легковых автомобилей — 10, автобусов — 5, олимпийских автомобилей — 14, двигателей — 14. Кроме того, создано 10 модификаций легковых, грузовых автомобилей и автобусов с газобаллонными моторами.

За эти годы средняя грузоподъемность автомобилей и прицепов в выпуске увеличилась с 5,2 до 6,2 тонны, а суммарная — на 35%. Более чем вдвое расширена номенклатура специализированных автомобилей для сельского хозяйства.

Наши автозаводы работают с опережением графиков и планов. Например, по автомобилям ЗИЛ—130, КрАЗ—257, автобусам ЛиАЗ, ПАЗ, КаВЗ и многим другим уже в 1979 году был достигнут ресурс, запланированный на 1980 год. Что касается легковых автомобилей, то общее увеличение долговечности их за период с 1975 по 1980 год должно составить 15—20%. Новые модели и модификации машин, двигателей разрабатываются с учетом всех современных требований по топливной экономичности, токсичности и другим параметрам. Их высокие технико-эксплуатационные показатели отвечают перспективам уже одиннадцатой пятилетки.

В 1980 году будут выпущены первые промышленные партии 32 моделей и модификаций новой и модернизированной автомобильной техники, в том числе пять карьерных и большегрузных самосвалов и самосвальных автопоездов, восемь грузовых автомобилей и автопоездов, три легковых автомобиля.

Автомобилестроители перевыполнили задания четырех лет десятой пятилетки по объему реализации продукции и росту производительности труда. Их ближайшая цель — выполнение и перевыполнение плана 1980 года и пятилетки в целом.

С. МАТВЕЕВ,
начальник планово-экономического управления, член коллегии Министерства автомобильной промышленности СССР

Сотни машин выходят каждый день из ворот Волжского автозавода. На снимке — очередная партия, готовая к отправке; в центре — «нивы».
Фото Ю. Белозерова, Б. Кавашкина (ТАСС)





ДОРОГИ СЕМИДЕСЯТЫХ

Среди автодорожных сооружений, введенных в строй в десятой пятилетке, — мост через Шексну, соединивший центр города металлургов Череповца с левобережьем, где началось строительство новых микрорайонов.

Фото С. Метелицы, В. Худякова (ТАСС)



Последнее десятилетие ознаменовано интенсивным развитием нашей социалистической экономики. Это нашло проявление и в высоких темпах автомобилизации, вызванных к жизни резким ростом хозяйственных связей и промышленным освоением огромных новых районов. Транспорт, в том числе автомобильный, встал в ряд ключевых отраслей.

Возрастающие с каждым годом объем перевозок и интенсивность движения на основных транспортных направлениях, естественно, потребовали строительства новых, современных магистралей, реконструкции существующих. Достаточно сказать, что за прошедшее десятилетие были построены и реконструированы по нормативам первой и второй технических категорий такие важнейшие дороги, как Москва—Рига, Москва — Ярославль, Москва — Волгоград, Куйбышев — Уфа — Челябинск, Киев — Борисполь, Кишинев — Леушены, Донецк—Жданов, Каунас — Клайпеда, Ереван — Севан, Баку — Сумгаит, Ташкент — Джизак, Кемерово — Красноярск, Иркутск — Улан-Удэ и еще целый ряд других. В общем, за это сравнительно небольшое время протяженность дорог с усовершенствованным покрытием возросла более чем в полтора раза.

В этот же период широко утвердилась практика строительства обходов больших городов, что значительно облегчило и ускорило транзитное движение. Среди многих городов, имеющих ныне обходы, назовем Ригу, Ташкент, Воронеж, Каунас, Алма-Ату, Новочеркасск, Краснодар.

Дорожные организации Министерства транспортного строительства СССР, республиканские министерства большое внимание уделяли прокладке дорог, которые должны обеспечить потребности развивающихся районов страны — Средней Азии, Севера, Дальнего Востока, Сибири. Важно отметить, что при освоении нефтегазоносных районов Западной Сибири впервые в отечественной и зарубежной практике осуществлено массовое внедрение в строительство дорог конструкций со сборными, предварительно напряженными железобетонными покрытиями.

Значительные объемы работ выполнялись в минувшем десятилетии по обеспечению благоустроенными дорогами сельскохозяйственных районов. Вот только один пример: на сегодняшний день 95% колхозных и совхозных усадеб Украины связаны дорогами, имеющими твердое покрытие, с магистральными трассами. А это очень важно, ведь известно, что от бездорожья на селе народное хозяйство несет большие потери. Себестоимость перевозок по грунтовым дорогам в два, три раза выше, чем по дорогам с твердым покрытием. Не говоря уж о потерях при транспортировке и длительном хранении урожая на местах.

Заметно возросшие темпы дорожно-строительных работ, сочетающиеся с новыми, повышенными требованиями к их качеству, выдвинули задачу модернизации всего строительного производства. СоюздорНИИ совместно с другими научными и проектными организациями на основе широких исследований, анализа отечественного и зарубежного опыта разработал новые нормативные документы и типовые проекты. Госстроем СССР были значительно переработаны и затем утверждены строительные нормы и правила (СНиП) «Автомобильные дороги. Нормы проектирования». Этот документ по всем основным критериям соответствует самым современным требованиям. Дороги, построенные в последнее десятилетие на основе нового СНиПа, значительно отличаются в лучшую сторону от старых. Для них характерны высокое качество проезжей части, пересечения в разных уровнях, уширенные обочины, благоустроенные площадки отдыха. Короче, все то, что делает дорогу удобней и безопасней. И, как результат, средняя скорость на них на 10—15 км/ч выше, чем на старых.

Логическим следствием новой технической политики явилось совершенствование технологии дорожного строительства, конструкций важнейших элементов, использование новых материалов. Так, разработан, опробован и рекомендован к внедрению оригинальный отечественный материал «Дорнит». Его применение позволит повысить стабильность земляного полотна и общее качество дорог.

В девятой пятилетке Минтрансстрой, а в последние годы и другие дорожно-строительные организации приступили к внедрению новой технологии — на строительстве дорог с цементобетонным покрытием используются комплекты высокопроизводительных машин типа «Автогрейд» и ДС—100. Они позволяют автоматически регулировать заданную ровность и толщину конструктивных слоев дорожной одежды, что обеспечивает высокое качество. Не говоря о том, что в четыре-пять раз сокращают сроки проведения работ.

В истекшем десятилетии достойно потрудились и наши мостостроители. Были возведены такие крупные, современные в техническом отношении мосты, как через Волгу в Костроме, через Оку в Рязани, через Днепр в Киеве. Это лишь три примера из многих. Только подразделениями Главмостостроя нашего министерства за это время сооружено 1100 больших, 3600 средних, 680 малых мостовых переходов.

Не остались дорожники в стороне и от олимпийских забот. Помимо строительства автотрасс, о которых говорилось выше и многим из которых присвоен титул олимпийских, мы работали и непосредственно на спортивных объектах. Так, кольцевая автотрасса высшего качества в Москве в Крылатском, где пройдет олимпийская велогонка, — дело дорожников Минтрансстроя.

Если еще раз окинуть взглядом минувшее десятилетие, то можно с уверенностью сказать: дорожно-строительные организации страны потрудились на славу и заложили хороший фундамент для выполнения задач, стоящих перед нами в наступающей, одиннадцатой пятилетке.

Н. ЛИТВИН,
первый заместитель министра транспортного строительства СССР

ЛЕНИНСКИЕ МЕСТА





Предлагаемое автомобильное путешествие проходит по правобережью Волги и захватывает территории Горьковской и Ульяновской областей, Чувашской и Татарской АССР. Район маршрута тесно связан с жизнью и деятельностью В. И. Ленина: туристы побывают на родине вождя, посетят его музеи в Горьком, Чебоксарах, Казани, Ульяновске.

Начнем путешествие в Горьком — самом крупном и промышленно развитом городе на Волге. Он очень своеобразен по облику. С его нарядных набережных, террас, видовых площадок и прогулочных аллей открываются широкие водные глади, бесконечные дали Заволжья, современные индустриальные пейзажи, четкие кварталы новой застройки.

Горький был заложен в 1221 году на изрезанных оврагами Дятловых горах как крепость для защиты русских земель с востока. Сейчас в этом месте стоит кремль — замечательный образец отечественного зодчества XVI века. Современный город образовался из нескольких исторически сложившихся центров: древнего Нижнего Новгорода, Сормова, Канавина и развившегося в годы Советской власти жилого массива автомобильного гиганта.

Свято хранят горьковчане все, что связано с пребыванием в Горьком В. И. Ленина (1893, 1894, 1900 гг.), его отца И. Н. Ульянова, который преподавал в гимназии Нижнего Новгорода. Сейчас в городе работает музей семьи Ульяновых.

В Горьком вы познакомитесь с жизнью и деятельностью его уроженцев: Козьмы Минина, И. П. Кулибина, П. И. Мельникова-Печерского, Н. И. Лобачевского, Н. А. Добролюбова, Я. М. Свердлова. В 1868 году в Нижнем Новгороде родился А. М. Горький. О его жизни и творчестве рассказывают экспозиции «Домика Каширина», музея-квартиры А. М. Горького, литературного музея имени А. М. Горького.

Прежде чем отправиться в путь по основному маршруту, стоит съездить в лесное Заволжье, чтобы посетить в **г. Семенове** музей хохломской росписи. Советуем заехать и в **Городец** — древний город на высоком левом берегу Волги. Издали он напоминает в миниатюре старинный Нижний Новгород. В нескольких километрах выше Городца Волгу пересекла плотина Горьковской ГЭС. На берегу водохранилища немало хороших мест для отдыха.

Из Горького направляемся по шоссе на Казань и вскоре попадаем в **Кстово** — промышленный город, спутник Горького.

Затем — в город **Лысково** — одно из древнейших поселений современной Горьковской области. От него подъедем к реке — и переправимся на пароме на левый берег, где расположен небольшой рабочий поселок **Макарьев.** Здесь можно осмотреть редкостный памятник архитектуры XVII века — Макарьевский монастырь.

Продолжая путешествие, вскоре попадем на территорию **Чувашии.** В районе города Ядрина пересекаем крупный приток Волги — красавицу Суру. По ее высокому правому берегу широкой полосой протянулись нагорные вековые дубравы — великолепные места для отдыха.

Следующий пункт нашего маршрута — столица Чувашской АССР **Чебоксары,** привольно раскинувшийся на правом берегу Волги современный промышленный и культурный центр республики.

У Чебоксар 500-летняя история. Экспонаты краеведческого музея рассказывают об активном участии чувашского народа в крестьянской войне Ивана Болотникова, восстании Степана Разина, народной войне Емельяна Пугачева. Интересны материалы музея о деятельности в Чувашии отца В. И. Ленина — И. Н. Ульянова. В городе есть памятник и музей В. И. Чапаева. Деревня Будайка — родина Чапаева сейчас почти в центре Чебоксар. Из интересных архитектурных памятников города стоит осмотреть здание бывшего Введенского собора (XVII век) и ансамбль Троицкого монастыря (середина XVI века).

Чебоксары сегодня — город высокой культуры. Здесь университет имени И. Н. Ульянова, сельскохозяйственный и педагогический институты, несколько техникумов, научные учреждения, пять театров.

Путь на Казань лежит через Овражное плато, в центре этого сельскохозяйственного района старинный городок Цивильск. От него движемся на восток и попадаем в рабочий поселок Нижние Вязовые, стоящий на высоком правом берегу Волги. Неподалеку село **Свияжск,** основанное в 1551 году как военная крепость на восточных рубежах русского государства. Со всех сторон окруженный водой (после постройки Куйбышевской ГЭС), Свияжск воспринимается как сказочный город.

На левом берегу Волги нас встречает Зеленодольск — крупный промышленный центр **Татарии.** За ним начинается пригородная зона **Казани.** На город лучше всего смотреть с Волги: древний белокаменный кремль, расположенный на высоком холме, удивительно гармонирует с новыми гранитными набережными, аллеями, опоясывающими центральную часть города.

Первое упоминание о Казани относится к XIII веку, и в дальнейшем город развивался как экономический и политический центр обширной территории Среднего Поволжья. Присоединение Казани к России (1552 год) еще более усилило ее значение.

Казань имеет давние культурные традиции: в 1804 году в ней был открыт четвертый в России университет, в котором учились крупнейшие деятели науки и культуры. Здесь начал свой революционный путь В. И. Ленин. Сейчас в университете тщательно сохраняется все, что связано с именем вождя (аудитория — ныне музей, актовый зал), перед зданием университета сооружен памятник молодому Владимиру Ульянову. Другой памятник В. И. Ленину высится на площади Свободы, главной в городе.

В Казани сохранились уникальные памятники архитектуры прошлых веков. Это прежде всего кремль (середина XVI века), придающий городу неповторимый облик, несколько мечетей, Петропавловский собор, комплекс университетских зданий и др.

Из Казани возвращаемся обратно в Цивильск, а от него направляемся в **Ульяновск** (в прошлом Симбирск), который заложен в 1648 году на высоком правом берегу Волги.

Прекрасен Ульяновск в наши дни. За последние годы здесь развернулось гигантское промышленное и городское строительство. Широко известен автомобильный завод.



Жители оберегают многочисленные памятники, связанные с В. И. Лениным и семьей Ульяновых. Сейчас все эти исторические места составляют единую Ленинскую мемориальную зону. У волжских склонов к 100-летию со дня рождения вождя сооружен грандиозный мемориальный центр (филиал Центрального музея В. И. Ленина, дом, где родился В. И. Ленин, дом, в котором Ульяновы жили в 1870—1871 годах).

В Ульяновске появились новые проспекты, парки и скверы. На террасированном волжском обрыве протянулись зеленые бульвары. Город растет и хорошеет.

В эти знаменательные дни, когда советский народ, все прогрессивное человечество отмечают 110-летие со дня рождения В. И. Ленина, в Ульяновск приезжает особенно много туристов.

В. ПЕУНОВ,
сотрудник Центрального совета по туризму и экскурсиям

Рекомендуем прочитать: Советский Союз. Российская Федерация. Европейский Юго-Восток. «Мысль», М., 1968. Советский Союз. Российская Федерация. Центральная Россия. «Мысль», М., 1970. М. Зарипов, К. Миндубаев. От Ульяновска до Казани. «Искусство», М., 1976. М. П. Званцев. Заволжье. «Искусство», М., 1972. М. Макаров. По Волге-реке. Профиздат, М., 1971.

НОВОСТИ, СОБЫТИЯ, ФАКТЫ

НОВЫЙ СПЕЦАВТОЦЕНТР

Сеть предприятий автотехобслуживания Волжского автомобильного завода имени 50-летия СССР постоянно растет. В начале 1980 года получили возможность пользоваться услугами фирменного сервиса автолюбители Киргизии. В столице республики г. Фрунзе построен спецавтоцентр, рассчитанный на обслуживание 13 тысяч автомобилей в год. Он стал тридцать шестым крупным предприятием в системе «АвтоВАЗтехобслуживания».

АВТОЛЮБИТЕЛЯМ КРАЙНЕГО СЕВЕРА

Более пяти тысяч посылок с запчастями для «жигулей» отправил в 1979 году отдел сбыта, входящий в состав управления обеспечения и распределения запасных частей ВАЗа. Они предназначены для автолюбителей, живущих на Крайнем Севере и в тех районах Дальнего Востока, где пока еще не налажено фирменное обслуживание автомобилей. Наряду с регулярным снабжением действующих на всей территории СССР предприятий автосервиса Волжский автозавод стремится лучше помогать владельцам его машин, которые трудятся в отдаленных районах страны.

КамАЗ — «ОДИН К СОРОКА ТРЕМ»

Перед нами КамАЗ—5230. Но сделан он не на автогиганте в Набережных Челнах, а на другом заводе Татарии. Машина несет марку «Арек» и представляет собой сувенирную модель-копию известного грузовика. Ее артикул — СКН-995Д по ТУ 0.294.003. Цена — 5 рублей. Масштаб исполнения 1 : 43.



Заявки на этот сувенир от торгующих организаций принимает татарская республиканская база «Росгалантерея». От частных лиц база заказов не принимает.

ВТОРОЕ РОЖДЕНИЕ ВЕТЕРАНА

Когда этот автомобиль доставили на ремонтно-механическую базу учхоза «Отрадное», он представлял грустное зрелище. Облезлая краска и поржавевшие детали говорили о том, что пожарный «Урал-ЗИС—5В» немало повидал на своем веку. Машину привез на базу активист московского клуба «Следопыты автомотостарины» (САМС) Михаил Тимофеевич Герасимов. Когда-то он сам работал за рулем «трехтонки», и вот теперь, вместе с группой автомехаников и водителей, чьи руки еще сохранили память об этих машинах, взялся за восстановление «ветерана». Занимались им после работы, кое-что успевали сделать в обеденный перерыв. Директор базы Виктор Иванович Ермилов с пониманием отнесся к затее энтузиастов.

Летом 1979 года сверкающий никелем и краской пожарный «Урал-ЗИС—5В» выехал на дорогу. В составе колонны САМС он прибыл в Ригу, на парад старинных автомобилей. Когда Михаилу Тимофеевичу вручили букет цветов, он заметил, что считает их подарком всей бригаде, которая восстанавливала машину.



М. Т. Герасимов у пожарного «Урал-ЗИС—5М», восстановленного группой энтузиастов автомобильной истории из московского учхоза «Отрадное».

Фото В. Длугоканского

А что за бригада? Вот на дверце все написано: «Учхоз «Отрадное» Тимирязевской сельскохозяйственной академии в Москве»...

Мы уже знаем немало пожарных машин-«ветеранов», восстановленных энтузиастами: «Руссо-Балт» в Риге, АМО—Ф15 в Ленинграде, ГАЗ—АА в Балашихе (Московская область), ГАЗ—ММ в Челябинске и теперь еще одна.

ПО КОНТРАКТАМ «АВТОПРОМИМПОРТА»

Всесоюзное объединение «Автопромимпорт» закупило большое количество гаражного оборудования для оснащения строящихся и действующих предприятий «Мосавтотехобслуживания». Часть его уже установлена на новой СТО № 15, вступившей в строй в последние дни 1979 года.

Универсальный стенд «Унифлекс» позволяет точно отрегулировать установку всех колес автомобиля.

Фото В. Князева



Здесь и электронный диагностический стенд, и устройство для ускоренного заряда аккумуляторных батарей, и стенд, позволяющий за пять минут получить графическую характеристику работы подвески автомобиля. Это оборудование и приборы помогут быстро и высококачественно обслуживать легковые автомобили москвичей и гостей столицы.

ТЕМ, КТО ПУТЕШЕСТВУЕТ НА АВТОМОБИЛЕ

Главное управление геодезии и картографии при Совете Министров СССР выпустило новый «Атлас автомобильных дорог СССР».

В атласе шесть разделов, содержащих карты одной или нескольких республик, а также раздел «Автомобильные маршруты». Дороги делятся по значению на общегосударственные, республиканские, местные и обозначены по-своему. Выделены дороги с твердым покрытием и грунтовые по состоянию на январь 1978 года. На схематических планах крупнейших городов показаны основные проезды.

На дорогах каждой республики обозначены пункты сервиса: АЗС, станции технического обслуживания, гостиницы и кемпинги, работающие круглогодично. По инициативе «АвтоВАЗтехобслуживания» в атлас введены специальные обозначения СТО и спецавтоцентров Волжского автомобильного завода, а в прилагаемом к картам перечне даны их адреса.

«ЗЕЛЕНЫЙ ОГОНЕК», «СВЕТОФОР»...

Такие названия получили детские городки, составляющие большой, на 1600 мест, комплекс пионерских лагерей, который раскинулся в двух часах езды на юг от Ленинграда. Уже сами названия наводят на мысль, что хозяева здесь дети, родители которых имеют непосредственное отношение к автомобилю. Этот прекрасный подарок сделали



Один из корпусов пионерского комплекса. Как и большая часть остальных строений, он расположен прямо в лесу, в окружении красавиц сосен.

своим ребятам в Международный год ребенка работники Главленавтотранса.

Комплекс расположен в живописном месте. Строители бережно отнеслись к лесу и сумели сохранить сорокаметровые корабельные сосны, которые вплотную подступают к зданиям. Двадцать корпусов рассчитаны на 80 ребят каждый. В холлах обилие цветов, телевизоры. Библиотеки располагают большим выбором детской литературы. В трех кинозалах смонтированы широкоэкранные киноустановки, а в специальном корпусе для игр можно найти занятия на любой вкус и возраст. На территории аттракционы и спортивные площадки.

Ну и, конечно, большое внимание уделяется воспитанию у детей навыков ориентирования в дорожном движении.

Ф. БЯШИРОВ,
заместитель начальника Главленавтотранса

НЕТ ДЛЯ НИХ ДЕЛА ЛУЧШЕ

Слет юных автомобилистов, посвященный юбилею В. И. Ленина





С киноэкрана на ребят, собравшихся в зале, смотрит Владимир Ильич Ленин. 110-й годовщине со дня его рождения и посвящен этот слет юных автомобилистов в харьковском Дворце пионеров и школьников. Здесь не только харьковчане, но и гости, приехавшие из Москвы, Кишинева, Таллина, Саратова, других городов. Все они подружились с автомобилем в общеобразовательных школах, в Дворцах пионеров, на станциях юных техников, детских автомобильных дорогах.

Перспективам дальнейшего развития нашей автомобильной промышленности, знакомству с новыми моделями была посвящена первая «страница» слета, которую вел заведующий отделом редакции журнала «За рулем» Н. Разинчев.

Гаснет свет в зале, и на экране кадры кинохроники, возвращающие нас на несколько лет назад, к началу строительства гиганта большегрузных машин на Каме, а вот уже и сами КамАЗы мчатся по шоссе. В прошлом году свыше 100 тысяч таких машин трудились в народном хозяйстве. Советские заводы ежегодно производят больше двух миллионов автомобилей.

Успехи в автомобилизации, являющейся неотъемлемым звеном нашей экономики, социального развития, как и все свершения советского народа, — результат неуклонного претворения в жизнь ленинских заветов.

Затем внимание ребят переключается на другие события, о которых рассказывает участник Великой Отечественной войны десантник В. Ковалев, работающий сегодня за рулем автобуса. Его выступление — о беспримерном подвиге советских воинов, их массовом героизме в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками.

Ветерана-автомобилиста сменяет известный гонщик — неоднократный чемпион страны по авторалли и «ипподрому» водитель-испытатель производственного объединения «Ижмаш» Владимир Гольцов. Наверно, надолго запомнят юные автомобилисты его рассказ о том, как он пришел в спорт, о выступлениях в больших и малых соревнованиях, о неудачах, огорчениях, победах, о каждодневном труде, упорном, настойчивом, без которого не приходит успех.

Живой интерес вызвал конкурс знатоков Правил дорожного движения на призы журнала, в котором участвовали и команды городов и все ребята, находившиеся в зале. Задания могли поставить в тупик и водителей со стажем. Нарисовать дорожный знак (из редко встречающихся), соблюдая правильный цвет; оказать срочную медпомощь; по короткому киносюжету определить число нарушений правил движения; ответить на 10 вопросов экзаменационной машины КИСИ-5 — и все это в считанные секунды и минуты. Членам жюри — работникам харьковской ГАИ не пришлось много трудиться: ребята на удивление быстро и четко справились с заданием. Победители — харьковчане всего на очко опередили занявших второе место саратовцев и на два москвичей. А среди призеров проходившего параллельно конкурса в зале оказалось сразу шесть юных знатоков правил движения.

Слет был приурочен и к 15-летию Клуба юных автомобилистов харьковского Дворца пионеров и школьников. Среди воспитанников клуба, пришедших в гости к ребятам, были водители большегрузных и легковых машин, автобусов, автомобильные инженеры и техники, студенты ХАДИ. Их тепло приветствовали те, кто через несколько лет вольется в ряды многомиллионной армии автомобилистов.

Участники слета посетили лабораторию скоростных автомобилей Харьковского автомобильно-дорожного института, возглавляемую заслуженным мастером спорта В. Никитиным. Здесь они познакомились с тем, как создаются машины, способные покорять рекорды скорости.

Сегодня для этих ребят нет дела лучше, чем автомобильное. И, верится, встречи на слете, увиденное и услышанное там укрепят их любовь к этому делу, о котором в начале века Владимир Ильич Ленин писал, что оно имеет громадное значение.

А. ЛУБЕНСКИЙ,
спецкор «За рулем»

г. Харьков

На снимках: заслуженный мастер спорта В. Никитин беседует с участниками слета; слет приветствуют юные инспектора дорожного движения; команды городов соревнуются в знании правил движения.
Фото Ю. Пивня



В ОРГАНИЗАЦИЯХ ДОСААФ

ПРАВО БЫТЬ ЛИДЕРОМ

Слуцкая автошкола — один из инициаторов всесоюзного соревнования в оборонном Обществе

Идет урок в классе лабораторно-практических занятий по техническому обслуживанию автомобилей.

Фото Р. Кракова

Тот вечер запомнился надолго. В актовый зал автошколы собрался весь коллектив, настроение у людей приподнятое: школа готовится выступить инициатором всесоюзного соревнования среди учебных организаций ДОСААФ страны в ознаменование 110-й годовщины со дня рождения В. И. Ленина и 35-летия Победы, взять новые, повышенные обязательства на 1980 год. На трибуну поднимаются преподаватели, мастера производственного обучения, курсанты. В голосе каждого — гордость за свой коллектив и озабоченность тем, что предстоит сделать. Да, в числе организаций ДОСААФ Ленинграда и области, Ленинского района Ульяновска и ряда других мы становимся лидерами соревнования, и с нас будут брать пример.

— Справимся ли со столь большим и важным делом? — задает вопрос очередной оратор и отвечает: справимся, должны справиться, но сил затратить придется немало...

В зале на ярком плакате выделяются слова: «Воспитывать у будущих воинов коммунистическую убежденность, высокие морально-политические и боевые качества, готовность свято выполнить ленинские заветы о защите социалистического Отечества, конституционный долг гражданина СССР». Рядом цифры: 95% курсантов выпустить разрядниками по военно-техническим видам спорта; на 105% выполнить план подготовки специалистов для народного хозяйства; провести не менее 30 соревнований по автомотоспорту, стрельбе; подготовить 50 общественных инструкторов, спортивных судей...

Все ли взвешено, продумано? Вроде бы все. Обязательства обсуждались на педсовете, в учебных группах.

— Справимся, Анатолий Сергеевич, не сомневайтесь, — говорили мне преподаватели, мастера еще задолго до общего собрания, — за плечами-то у нас опыт немалый...

И мне припомнился 1975 год. Ветхое деревянное здание, шаткие полы, в пожелтевших обоях стены; класс лабораторно-практических занятий в старом дощатом сарае. Правда, на одной из окраинных улиц Слуцка возводилось для школы новое здание. Но слишком медленно. Пришлось принимать меры. «В новом здании — новая материальная база!» — такой девиз провозгласил коллектив, когда учебный корпус был готов к эксплуатации. Между преподавателями, мастерами развернулось соревнование, кто лучше оборудует и оформит класс, создаст новые средства обучения. Все это делалось, как говорят, на ходу—никто нам планы не сокращал и учебный процесс не приостанавливал.

Творческая атмосфера, дух состязательности помогли людям полнее раскрыть себя, проявить свое отношение к порученному делу. На фоне всеобщего подъема быстро выявились те, кому была безразлична честь коллектива. К счастью, таких оказалось немного, им пришлось покинуть школу. Коллектив пополнился новыми людьми, знающими и любящими профессию автомобилиста, владеющими методикой.

Поступил к нам, например, выпускник автотракторного факультета Белорусского политехнического института В. Скридлевский. Надо было видеть, с какой любовью Владимир взялся за дело. Он один из первых оборудовал класс по устройству и эксплуатации автомобиля. Здесь смонтирована установка программного обучения «Аккорд», установлены кинопроекционная и звукозаписывающая аппаратура, электрифицированные стенды и действующие макеты. Одним словом, класс полностью обеспечен обучающей техникой. Но Скридлевскому и этого показалось мало. Однажды он пришел ко мне и предложил использовать телевидение. Мысль была дельной. Приобрели видеомагнитофон и телевизор. Затраты полностью оправдывают себя.

Что дает их применение? Действия курсантов записываются на видеопленку и затем показываются им. Ребята видят свои ошибки и быстро устраняют их.

От Скридлевского не отстает его товарищ преподаватель И. Волосевич. Много изобретательности, труда, выдумки проявил он, оборудуя класс по Правилам дорожного движения.

В насыщении классов новинками мы видим надежное средство дальнейшего улучшения обучения и воспитания специалистов. Бываем мы в лучших учебных организациях ДОСААФ своей республики, на Украине, в Прибалтике, берем на вооружение, творчески применяем передовой опыт своих коллег.

В последнее время в школе основательно обновилось оборудование классов, где готовим водителей для народного хозяйства, для личных машин. Сегодня они не уступают классам, в которых учат специалистов для Вооруженных Сил. Достаточно сказать, что будущие водители категории «В» занимаются на тренажерах.

Особое внимание обращаем на практическую выучку воинов-водителей, к которой предъявляются повышенные требования. Конечно, и здесь нужна современная материальная база — соответствующие площади, агрегаты, механизмы. Если учебный корпус автошколы был сооружен за счет лимитных средств, то дополнительные площади решили строить хозспособом. Нас поддержали в ЦК ДОСААФ БССР и минском обкоме Общества, выделив для этого необходимые суммы. Тот, кто занимается стройкой хозспособом, знает, какое это сложное дело, сколько возникает проблем. Работники автошколы были и землекопами, и каменщиками, и грузчиками, монтажниками, сантехниками. Преодолев многие трудности, коллектив теперь располагает солидной базой для практического обучения курсантов.

Судите сами. Класс для лабораторно-практических занятий занимает почти 500 квадратных метров. Хозспособом построены учебный пункт технического обслуживания автомобилей, мастерская, гаражи, котельная, оборудована спортплощадка. Строим автодром.

Школа получила новые автомобили «Урал—375Д» и ГАЗ—66, а также двигатели машин этих марок, причем два из них с новейшей системой бесконтактного зажигания типа «Искра». Практические

знания курсанты закрепляют при помощи кино.

Среди инициаторов соревнования, умелых методистов, энтузиастов - рационализаторов назову А. и М. Чернышевых, В. Чиркина, Г. Косоротова, Н. Корниенко, С. Чумака.

Сейчас, когда мы взяли новые, повышенные обязательства, активизировалась методическая подготовка преподавателей и мастеров. Регулярно проводим взаимные посещения уроков, показательные занятия, семинары. Иначе говоря, обучая других, учимся сами. В жизни коллектива большую роль сыграл и учебно-методический сбор работников школ ДОСААФ республики, проведенный на базе нашей школы.

Стараемся разнообразить формы военно-патриотического воспитания курсантов. Это встречи с ветеранами войны и труда, воинами-водителями, тематические вечера, лекции, доклады. Заместитель начальника школы по учебно-воспитательной работе Ю. Портных, подполковник запаса, опытный политработник, свои силы и знания отдает воспитанию молодежи в духе советского патриотизма, любви к Родине и ее Вооруженным Силам. Преподаватели, мастера стремятся проводить занятия так, чтобы будущие водители и автомобиль хорошо знали, и проникались глубоким уважением к воинской службе, воспитывали в себе качества, необходимые солдату за рулем. А когда обучение и воспитание процесс единый, можно не сомневаться в успехе.

В минувшем учебном году коллектив школы выполнил плановые задания по подготовке специалистов как для армии, так и для народного хозяйства. 81% курсантов сдали экзамены на «отлично» и «хорошо». Более половины наших воспитанников награждены знаком «За отличную учебу». Многие стали спортсменами-разрядниками, значкистами ГТО. С чувством гордости воспринял коллектив оценку своей работы: школа — одна из ведущих в республике, удостоилась переходящего Красного знамени Военного совета округа, недавно ей присвоено звание образцовой.

Девиз трудящихся страны — превратить 1980 год в год ударной работы, работы по-ленински — горячо подхвачен коллективом нашей школы. И в этом верная гарантия того, что социалистические обязательства будут выполнены.

А. ЛЮБЕЦКИЙ,
начальник автошколы ДОСААФ

Минская область,
г. Слуцк

ИСПЫТЫВАЕТ "ЗА РУЛЕМ"

ВАЗ—2121

Первые публикации о «Ниве» появились в то время, когда, завершив основные испытания машины, завод показал ее делегатам XXV съезда КПСС. На последних из серии опытных образцов этих джипов корреспонденты «За рулем» и «Известий» участвовали в пробеге Братск—Москва, и впечатления о машинах легли на страницы мартовского и апрельского номеров 1977 года. В мае того же года первые серийные «нивы» сошли с конвейера ВАЗа. Главный конструктор завода Г. К. Мирзоев рассказал в нашем журнале о конструкции и технических параметрах машины. Автомобили с номерами шасси 9 и 13 участвовали в экспедиции «Москва—Каракумы-77», организованной редакцией совместно с ВАЗом. О месяце и 10 тысячах километров, проведенных с «нивами» в экспедиции, читатели знают из журналов № 9—12 1977 года.

ВАЗ—2121, переданный Волжским автозаводом для продолжительного редакционного теста, имеет шасси с номером 15594. Это уже обычный, конвейерной сборки автомобиль, сделанный по устоявшейся технологии. К моменту подготовки этого материала он прожил с нами лето, осень и зиму, а на спидометре его накопилось 40 тысяч километров. Из них первые 20 тысяч он пробежал на заводе в различных испытаниях. В тот день, когда мы получали «Ниву», она еще бегала по заводскому треку и в ней работали акустики. Это обстоятельство мы упомянули, чтобы у читателей не сложилось впечатления о какой-либо специальной подготовке машины. Перед выездом в Москву ее лишь вымыли, долили воды в аккумулятор и масла в двигатель до верхней метки на щупе. Так что перед вами самый что ни есть обыкновенный автомобиль.

Интерес к «Ниве» велик. Мы судим об этом по редакционной почте, по вопросам, которые автомобилисты, и профессионалы и любители, задают нам на стоянках, возле редакции, на АЗС. Этих машин еще сравнительно немного в стране, но с каждым годом возможность приобрести их становится реальнее, хотя даже за рубежом, там, куда они экспортируются, по словам наших специалистов, за «Нивой» так же, как за «Мерседесом», надо стоять в очереди. Понятно любопытство ее будущих владельцев (Чего от нее ожидать? Что она может? А нужна ли мне «Нива»?) и настоящих (Сколько прослужит? На что обращать внимание при уходе? Как правильно обслуживать новые, непривычные агрегаты? Как лучше ездить, на каких режимах?). Вопросов много. На все одной статьей не ответишь. И в этом первом отчете перед читателями об эксплуатации машины в редакции мы начнем с главного — с какой меркой подходить к ней, какие критерии для оценки ее выбрать на будущее. Безусловно, у владельцев ВАЗ—2121 появятся свои впечатления о машине, свой опыт ее эксплуатации, свои пожелания конструкторам. Прислал же нам интересный рассказ о поездке на «Ниве» через всю страну из Калининградской области в Магаданскую геолог В. Климов, живущий и работающий в дальневосточном поселке Верхний Сеймчан. Интересно письмо водителя-профессионала К. Сафронова из города Новополоцка Витебской области, сообщившего нам о своем двухлетнем опыте эксплуатации «Нивы» в сельской местности.

Завод представляет ВАЗ—2121 как автомобиль повышенной проходимости, предназначенный в основном для эксплуатации на грунтовых дорогах и на тех, что имеют твердое покрытие. Но для него не исключено и бездорожье с глинистыми, песчаными, болотистыми и снежными участками. Может он преодолевать неглубокие, до 0,5 метра, речки и ручьи.

При движении по снежной целине глубиной в четверть метра приходится блокировать межосевой дифференциал, чтобы колеса не буксовали в рыхлом снеге. Пользоваться «газом» в этом случае надо очень аккуратно, не вызывая рывков в трансмиссии.



Мы пробовали «Ниву» на всех видах дорог и без дорог, даже в реке. Ее мощности и возможностей трансмиссии с лихвой хватает на то, чтобы подтвердить все, что сказано о ней заводом. Есть, правда, одно «но». Оно касается не автомобиля, а водителя. В свое время каждому из нас пишущих этот отчет довелось водить и многотонные грузовики, и автопоезда, и тяжелые грузовики повышенной проходимости, и гоночные машины. За годы, проведенные на испытаниях, волей-неволей выработалась привычка: если автомобиль выполняет то, что ты от него требуешь, можно запросить чуть-чуть больше. Если и здесь он не подводит, прибавь еще немного в потребностях. В конце концов машина

На первой передаче в основной коробке и низшей в раздаточной «Нива» легко преодолевает сугробы слежавшегося снега. Но при этом надо следить, чтобы машина не легла на сугроб днищем.

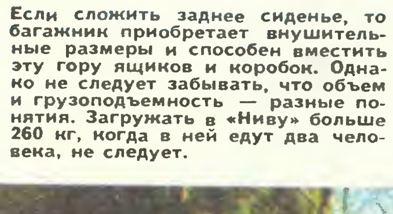

Если сложить заднее сиденье, то багажник приобретает внушительные размеры и способен вместить эту гору ящиков и коробок. Однако не следует забывать, что объем и грузоподъемность — разные понятия. Загружать в «Ниву» больше 260 кг, когда в ней едут два человека, не следует.


Фото В. Князева



КРИТЕРИЙ ДЛЯ ОЦЕНКИ

показывает свой предел, за которым уже весь спрос только с тебя самого. Но после того как испытания закончены и машине дан паспорт с ее характеристиками, где черным по белому сказано, что она может делать долго и надежно, заново искать ее пределы бессмысленно. Она должна жить в тех условиях и по тем законам, которые определили ей в конструкторских бюро и исследовательских лабораториях. «Нива» может многое и тем самым постоянно провоцирует водителя попытаться взять от нее еще чуть-чуть, и еще, и еще...

Нам кажется, что с этого предостережения и следует начать ее оценку.

Если первые публикации о ВАЗ—2121 носили общеинформационный характер — особенности ее конструкции, впечатления о том, как она едет по разным дорогам, — то здесь и дальше мы будем говорить конкретнее: в каких условиях она живет, сколько и каких материалов расходует, что в ней и сколько служит.

Из тех 20 тысяч километров, которые она прошла в редакции, 14 тысяч принадлежат летнему и осеннему сезонам, 6 тысяч — зимнему. 14 тысяч состоят тоже из двух частей: 10,5 — асфальт в Москве и на шоссе, а 3,5 — грунтовые дороги со всеми участками бездорожья, о которых было сказано выше. 6 тысяч зимних километров делятся пополам на московский асфальт со снежно-соляной «кашей» и на заснеженные дороги московской и соседних областей. Причем эту «заснеженность» можно смело называть во всей гамме: от целины с глубиной снега в четверть метра до ледяной укатанной корки.

Мы привыкли считать, что 45-литрового бака «Нивы» до того момента, когда начинает мигать сигнальная лампа резерва, хватает на 300 километров. На тысячекилометровом пути от Тольятти до Москвы при крейсерской скорости 80—90 км/ч она расходовала 11,8 л/100 км. В теплое время на городских улицах не удавалось затратить меньше 13 л/100 км. На бездорожье, когда в ходу постоянно были высокие обороты двигателя, пониженные передачи в основной и раздаточной коробках, а порой дело доходило и до блокировки межосевого дифференциала, случалось за 100 километров сжигать и 20 литров АИ-93. Зима 1979—1980 была не слишком суровой. Но с ежедневными и неоднократными пусками, прогревами и другими вызывающими потери условиями, неизбежными для московской езды, расход топлива держался в пределах 15—15,5 л/100 км.

Еще с завода у нашей «Нивы» слегка подтекало масло через задний сальник коленчатого вала, если его уровень был близок к верхней метке на щупе. За 20 тысяч километров в мотор вылили одну 2-литровую банку масла. Считаем, что этот расход дешевле переборки двигателя для замены сальника.

При пробеге 36 202 километра «Ниву» переобули. Глубина канавок посередине беговой дорожки шин была еще в пределах, допускаемых правилами движения. У переднего левого колеса — 3,2 мм, у правого — 3,3 мм, у заднего левого — 5,2 мм, у правого — 5,0 мм, у запасного — 5,0 мм. Финская фирма «Нокиа» (о зимних шинах, производимых ею, мы рассказали в мартовском номере этого года) специально для «Нивы» разработала конструкцию шины 175/80SR-16-08TT. Эти радиальные покрышки со стальным брекером, типичным для NR-08 «Хаккапелиитта» рисунком и шипами «Комета» мы решили испытать на нашем автомобиле, и московское представительство фирмы любезно предоставило нам такую возможность. О том, что «Нива» может многое, уже было сказано. На этих шинах она помогала нам делать репортаж о международном ралли «Русская зима». Специальных замеров в то время мы не проводили, но достаточно будет сказать, что прошли всю трассу этого ралли в одном режиме с лидерами гонки и кое-где успевали посмотреть немножко больше, чем это удалось бы, имей мы обычные шины.

Несколько слов о стиле езды, который преобладает на редакционных испытаниях. Стараемся водить машину ровно, без лишних рывков и перегрузок. Но у нас сложилось впечатление, что темперамент двигателя и его чуткая отзывчивость на любое движение педали «газа» несколько не соответствуют возможностям трансмиссии. Случается, и нередко, что он заставляет многочисленные пары шестерен работать в темпе, который, по нашим ощущениям, им не по душе, если так можно сказать о механизме. В журнале «Крафтфарцойгтехник» (ГДР) мы натолкнулись на заметку читателя, который рекомендует для более плавного троганья «Жигулей» на скользкой дороге изменить передаточное отношение привода дроссельных заслонок, и использовали это предложение на «Ниве». Перевернули «вверх ногами» двуплечий промежуточный рычаг, который качается на кронштейне, укрепленном на крышке распределительного механизма, и отрегулировали длину тяг, чтобы полностью закрывалась дроссельная заслонка первичной камеры и в приводе со стороны водителя не было мертвой точки. Ход педали несколько возрос, и теперь появилась возможность «растянуть» зависимость между движением правой стопы (в миллиметрах) и ответной реакцией мотора (в оборотах). Динамические нагрузки на детали трансмиссии в момент троганья уменьшились, а двигатель, даже у впервые садящихся в «Ниву» водителей, не дает всплесков до 3—4 тысяч оборотов от неловкого движения педали.

За 20 тысяч километров мы заменили два бегунка в распределителе. Причем они вышли из строя один за другим на протяжении 34-й тысячи километров. Дважды заклеили камеру правого переднего колеса. Больше забот с «Нивой» не было, если не считать обычного, предписанного инструкцией и сервисной книжкой, ухода. После 30 тысяч обслуживание делали сами, не прибегая к помощи СТО. На 40-й тысяче решили внимательно обследовать состояние всех узлов и агрегатов машины на станции с тем, чтобы рассказать об этом в следующем отчете.

Н. РАЗИНЧЕВ,
редактор отдела эксплуатации и сервиса
О. БОГДАНОВ,
редактор



Автомобиль для перевозки спортивных лошадей.

Судейский электромобиль РАФ—2910 — внешний вид и салон.

Автомобиль для обслуживания велогонок.

Автопоезд, разработанный рижскими конструкторами, станет основным транспортом Олимпийской деревни. На снимке автопоезд с одним вагоном.





ОЛИМПИЙСКИЕ АВТОМОБИЛИ

Можно смело утверждать, что московская Олимпиада для автомобилистов началась уже давно. Строительство олимпийских объектов, сооружение новых транспортных магистралей, обустройство трасс, подготовка города к приему гостей — вся эта работа немыслима без автомобилей.

Задолго до начала этого спортивного праздника на плечи водителей строительных машин, работников Главмосавтотранса, Госавтоинспекции, автосервиса легла забота об Олимпиаде-80. Тысячи водителей будут непосредственно обслуживать Олимпийские игры в Москве. Сегодня речь пойдет об автомобильной технике, на которой им предстоит работать. Технике подчас оригинальной, отличающейся от повседневных автомобилей не только олимпийской эмблемой, но и своеобразной специализацией. Спортивных специальностей у олимпийских машин много. Первыми примут автомобильную эстафету автобусы. Начиная с того момента, когда в Греции будет зажжен олимпийский факел, на старт выйдет и микроавтобус РАФ — автомобиль сопровождения олимпийского огня. На пограничной реке Прут румынский спортсмен передаст факел советскому атлету, и РАФ продолжит свой путь до Москвы.

Факел представляет собой устройство с газовым баллоном, требующим замены через каждые 10 минут. В автомобиле сопровождения едут в специальном отсеке запасные факелы. Случалось, что мотором доставляли и олимпийский огонь — в Мехико его везли мотоциклисты, но это признано отступлением от исторических традиций. На московской Олимпиаде впервые весь маршрут от Олимпа до Лужников факел пронесут бегуны. РАФу предопределено сопровождать спортсменов, сохраняя огонь, подстраховывая от случайностей.

19 июля автомобили и мотоциклы займут свое место в почетном эскорте, сопровождающем олимпийский огонь от Моссовета (где он «ночует») в Лужники. Для водителей всех машин, занятых на обслуживании Олимпиады-80, начнутся почетные будни. Грузовики для перевозки лодок, байдарок, каноэ и яхт. Медицинские лаборатории на колесах. Продовольственные автофургоны. Судейские машины. Автомобили сопровождения велосипедистов на гонках. Транспорт Олимпийской деревни. Передвижные телевизионные станции. Машины для перевозки спортивных лошадей...

Наш корреспондент Н. Семина побывала в Министерстве автомобильной промышленности СССР и попросила рассказать о наиболее примечательных машинах Д. Д. МЕЛЬМАНА — начальника технического отдела Всесоюзного производственного объединения «Союзавтобуспром», на чью долю приходится главная часть олимпийской автомобильной продукции.





Олимпийские игры 1980 года в Москве будут обслуживать в основном автомобили и автобусы, созданные на предприятиях отрасли по специальному заказу спортивных организаций. Большая часть этой работы выполнена в Латвии, на заводе микроавтобусов РАФ, который подготовил к Олимпиаде целое семейство специализированных автомобилей для обслуживания самых различных соревнований. Все они разработаны рижскими конструкторами и изготовлены в цехе мелких серий.

Кроме **машины сопровождения олимпийского огня**, рафовцы создали на базе микроавтобуса автомобиль, предназначенный **для перевозки судей** и обеспечения их работы на соревнованиях по марафонскому бегу и спортивной ходьбе. Трудность стоявшей перед конструкторами задачи заключалась в том, что эти соревнования требуют бесшумного и бездымного транспорта, который не мешал бы спортсменам на дистанции. Рижане остановили свой выбор на электромобиле.

Модель РАФ—2910 выполнена на базе микроавтобуса. Кузов ее делится на три части: кабина водителя, салон и отсек для аккумуляторной батареи. В салоне — рабочий стол с диктофоном. Перед ним — кресло с поворотным устройством, справа — откидное сиденье. Для удобства судей двери и справа и слева. Задняя часть кузова отведена под отсек для аккумуляторной батареи. Доступ туда через специальный люк. Этот отсек отделен от салона герметичным кожухом. На электромобиле предусмотрена установка судейского информационного табло. Оно размещено под крышей и снабжено механизмом для поворота на 180°. Пульт управления табло стоит на рабочем столе. Под крышкой стола смонтирован блок автоматики и два ящика с аккумуляторами для питания аппаратуры. Предусмотрено, что батареи будет заменять специальный электропогрузчик.

Из олимпийской службы сопровождения интересна также **машина, обслуживающая велогонки.** Это тоже РАФ, но пикап с платформой, снабженной съемным тентом. На платформе едут запасные велосипеды, колеса — все, что нужно для оказания гонщикам оперативной технической помощи. На машине следуют сопровождающие велосипедистов лица. Для них — специальные пассажирские сиденья: в кабине водителя и трехместный диван позади передних сидений. Из салона на платформу есть выход через двухстворчатую складную дверь, расположенную справа по ходу (спинка крайнего сиденья откидная).

И еще один специальный автомобиль, изготовленный рижанами на базе микроавтобуса РАФ—2203. Он предназначен **для комплексного обследования спортсменов,** для оперативного контроля за их подготовленностью к соревнованиям. Кузов этой машины сконструирован по тому же принципу, что и электромобиль: кабина водителя — салон — вспомогательный отсек. В передней части салона у перегородки — стол и шкаф для аппаратуры. На столе — видеомагнитофон и монитор. Над монитором — три минисекундомера. В шкафу — портативный телевизор, блок питания, осциллограф, диапроектор, тестер. На перегородке — экран. В средней части салона тоже есть откидной стол и такое же сиденье, аппаратура. Во вспомогательном отсеке две катушки с кабелями.

На летней Спартакиаде народов СССР в 1979 году строгие испытания прошли автопоезда, перевозившие участников. Теперь они станут транспортом Олимпийской деревни. Как и предыдущие модели, их создали конструкторы РАФа.

Автопоезд состоит из тягача, промежуточного и замыкающего пассажирских вагонов, сочлененных между собой опорно-сцепным устройством. На двухосном седельном тягаче расположена кабина водителя — над передним мостом. Подвеска передних колес — независимая, задних — зависимая, обе с гидравлическими амортизаторами. Тормозная система — пневмогидравлическая. Вагоны — это одноосные полуприцепы с каркасным кузовом, несущим основанием и с открытыми боковинами. В каждом — по пять четырехместных сидений из стеклопластика. С любого пассажирского места можно подать сигнал отправления, нажав кнопку. Олимпийский автопоезд оборудован громкоговорящей установкой. Он понравился участникам Спартакиады, а отдельные замечания, высказанные спортсменами и судьями, конструкторы учли.

Большой интерес представляет оригинальный автомобиль, изготовленный курганскими автобусостроителями на шасси ЗИЛ—133Г1. Эта **машина для перевозки спортивных лошадей** разработана в Головном конструкторском бюро, в чувашском городе Шумерле.

Автомобиль рассчитан на шесть лошадей (вес каждой принят в 500 кг), а также 450 кг фуража и воды.

Кузов внутри разделен на три отсека: два крайних — грузовых, средний — салон для сопровождающих. В грузовых отсеках оборудовано по три стойла, причем перегородки между ними закреплены шарнирно и поворачиваются при погрузке и выгрузке. Каждое стойло по периметру надежно защищает лошадь от ударов и возможных толчков в дороге. Есть в стойлах и кормушки, и поилки, и специальные приемники для стока отходов. Каждый грузовой отсек имеет свой выдвижной трап. Опущенный на землю, этот трап образует наклонную въездную площадку под углом 28°, а при транспортировании оба трапа задвигаются под кузов и закрепляются там. Салон для сопровождающих устроен комфортабельно. В нем два спальных места — верхнее и нижнее. Есть здесь отсек для мелкого инвентаря, предусмотрены поперечины для укладки седел, аптечка. И конечно, этот жилой салон сообщается через раздвижные двери с отсеками.

«Конюшня на колесах» имеет внушительные размеры: кузов длиной 7300 мм, шириной 2360 мм и высотой 2200 мм при общих габаритах автомобиля соответственно 10200 мм, 2585 мм и 3480 мм.

Здесь шла речь лишь о некоторых представителях большой семьи олимпийских автомобилей. На Олимпиаде будут работать также львовские автобусы, ереванские фургоны, машины других предприятий Минавтопрома СССР. Надеемся, что и после Олимпиады наши специализированные автомобили станут хорошими помощниками на крупных соревнованиях, улучшат техническую оснащенность советского спорта.

ДЛЯ ВАС И ВАШЕЙ МАШИНЫ

«МОВИЛЬ» И «РЕЗИСТИН МЛ»

Ежегодно увеличивается производство автоконсерванта «Мовиль», используемого автолюбителями для защиты скрытых полостей кузова. В настоящее время торговые организации закупают для реализации через специализированные магазины весь выпускаемый промышленностью препарат.

Учитывая растущие потребности парка индивидуальных машин в антикоррозионной защите и пожелания автомобилистов упростить эту работу, ПКБ «Союзбытхим» разработало и организовало на предприятиях производственного объединения «Литбытхим» выпуск «Мовиля» в аэрозольной упаковке.

Каждый баллон снабжен удлинительным полиэтиленовым шлангом со специальной распылительной головкой. Шланг вводят в обрабатываемую полость и, нажав распылительный клапан, медленно вытаскивают наружу. На обработку кузова легкового автомобиля необходимо три-четыре баллона.

Хотя аэрозольная упаковка дороже обычной такой же емкости, стоимость обработки машины аэрозольным «Мовилем» не больше, чем обычным, и составляет 4,5—6 рублей. Секрет — в более экономном расходовании препарата.

Для более полного удовлетворения нужд владельцев автомобилей специалисты ПКБ совместно с коллегами из ЧССР разработали новый, аналогичный «Мовилю» препарат «Резистин МЛ» в аэрозольной упаковке. Производство его осваивает симферопольский завод бытовой химии. В 1980 году намечается выпустить 500 тысяч баллонов этого состава, а в 1981 году довести его производство до 2 миллионов.

НЕБЬЮЩИЕСЯ ТЕРМОСЫ

Отправляясь в более или менее длительную поездку, автомобилист, конечно, берет термос. Все хорошо, да вот только уложишь его плохо или неловко возьмешь — и нет столь нужного в пути сосуда.

Этот основной недостаток удалось устранить в термосах, где вместо стеклянной применена колба из нержавеющей стали. Харьковский завод транспортного оборудования освоил производство таких термосов емкостью 2,5 и 4 л с широким горлом. Это позволяет хранить в них не только жидкие, но и твердые продукты. Завернув в фольгу или бумагу, например, масло, мясо, вареные овощи, можно везти сразу в одном сосуде почти готовый обед. Пробка оригинальной конструкции плотно закрывает термос, а наружную крышку можно использовать как тарелку.

Свои отличительные качества термос ТЕМЕТ не раз проявил в поездках при редакционных испытаниях автомобилей.

Цена термоса емкостью 2,5 л — 26,5 рубля, четырехлитрового — 29 рублей. Они поступают в продажу в хозяйственные магазины.



Цельнометаллические термосы ТЕМЕТ.

Модернизация двигателя МеМЗ—966В

КЛУБ "АВТОЛЮБИТЕЛЬ"

Об этой работе, проведенной мелитопольским моторным заводом, рассказывает начальник бюро конструкторского экспериментального отдела завода Н. Н. СТРЮК.

Силовой агрегат МеМЗ—966В рабочим объемом 887 см³ и мощностью 27 л. с. был предназначен в основном для комплектации ЗАЗ—965А. Эти двигатели до последнего времени ставили и на машины ЗАЗ с ручным управлением.

Но с переходом завода на новую модель, ЗАЗ—968М, двигателю МеМЗ—966В понадобилась серьезная модернизация — нельзя было сочетать прежнюю систему охлаждения с отсасывающим вентилятором (МеМЗ—966В) и новый моторный отсек в кузове ЗАЗ—968М, где охлаждающий воздух должен нагнетаться вентилятором к цилиндрам двигателя.

Учитывая, что 27-сильный мотор еще долго будет основным в машинах для инвалидов и что в запчасти требуется не один десяток тысяч таких агрегатов, МеМЗ существенно реконструировал двигатель модели «966В», улучшив его эксплуатационные показатели и долговечность.

Так появился силовой агрегат МеМЗ—966Г. Его рабочий объем такой же — 887 см³, мощность же немного выше — 28 л. с. Чем он отличается от старого?

Иной стала конструкция передней опоры и соответствующей коренной шейки коленчатого вала (рис. 1), которая уширена на 10 мм; изменены каналы подводов и отвода масла, в том числе их сечение (и в самой передней шейке и в масляном насосе). Кроме того, как видно из чертежа, введена опорная поверхность под упорную шайбу 965-1005047; таким образом исключено осевое смещение переднего подшипника, которое раньше было «болезнью» двигателя после длительной эксплуатации.

Владельцам «запорожцев» с 887-кубовым силовым агрегатом следует помнить, что измененные передняя опора, коленчатый вал и крышка распределительных шестерен с масляным насосом взаимозаменяемы в сборе с узлами двигателя модели «966В».

Вместо вентилятора охлаждения, работающего на отсос, на МеМЗ—966Г установлен нагнетающий, по типу МеМЗ—968. При этом иной стала конструкция системы терморегулирования (рис. 2). Два воздуховода (правый и левый — соответственно номера 966Г-1309250 и 966Г-1309254) и два кожуха (966Г-1309190) организуют воздушные потоки охлаждения цилиндров. Терморегулирование ручное — изменением положения заслонок в воздухоотводах.

На две секции увеличена охлаждающая поверхность масляного радиатора, и, следовательно, его высота теперь 87 мм (была 65).

Но присоединительные размеры и уплотнительные кольца остались прежние. Так что установить новый радиатор (966-1013010-Б2) взамен старого (966-1013010-Б) можно, уменьшив на 22 мм высоту козырька на верхнем кожухе двигателя. К сожалению, не удалось сохранить взаимозаменяемость кожухов терморегулирования и вентиляторов старой и новой систем.

Метки «ВМТ» и «МЗ», по которым регулируются опережение зажигания и зазоры клапанов, на новом двигателе расположены более удобно (рис. 3).

Новый силовой агрегат комплектуется более мощным и современным стартером СТ366А-3708010, который невзаимозаменяем со старым СТ366-3708010.

Изменена конструкция механизма для выжима сцепления (рис. 4). Этот узел также невзаимозаменяем с прежним.

Чтобы поставить коробку передач 966В-1700010 на ранее выпущенный «Запорожец», нужно в механизм сцепления установить ось с рычагом (деталь 966Г-1601214) под привод троса. А для коробки передач 966Г-1700010 — соответственно ось с рычагом (деталь 968-1601214Б) под гидравлический привод.

Переработана, как видно на рис. 5, конструкция задней крышки коробки передач, благодаря чему существенно уменьшен износ ползуна, улучшено уплотнение узла. Новая задняя крышка 966В-1701202 в комплекте с новым ползуном 966Г-1702016 может быть установлена взамен старой на МеМЗ—966В.

А можно ли заменить модернизированным весь силовой агрегат прежней модели? Да, можно. Для этого надо прежде всего снять в моторном отсеке раструб с уплотнителем (966-1300010), термостат, левые и правые воздухопритоки (966-5629011 и 966-5629010) и их основания (966-5629015 и 966-5629014). Затем на место старых оснований поставить соответственно правый и левый кожухи воздухопритока (детали 966-5629020-Б и 966-5629021-Б), а потом в брызговике (966В-2802040-Б) с правой и левой стороны по месту вырезать два отверстия шириной 66 и длиной 122 мм и закрепить на нем воздухоотводящие кожухи, как показано на рис. 2. Не забудьте с правой стороны выштамповать по месту гнездо, так чтобы тяговое реле стартера не упиралось в брызговик. Следующий этап — установить (см. рис. 4 и 5) модернизированные коробку передач и сцепление в сборе (966В-1700010). Они взаимозаменяемы с прежними и подойдут для любой ранее выпущенной модели «Запорожца».

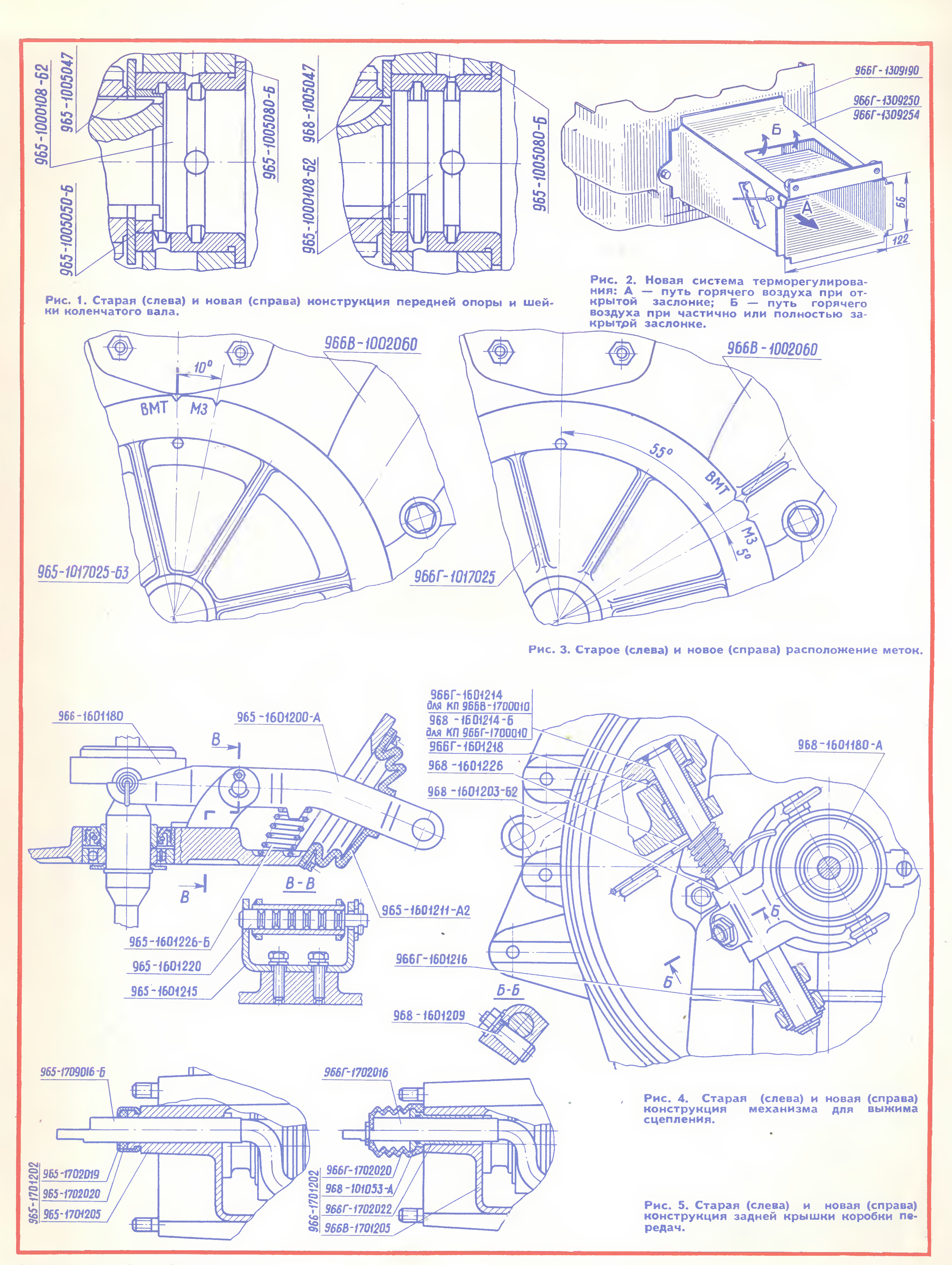


Рис. 1. Старая (слева) и новая (справа) конструкция передней опоры и шейки коленчатого вала.

Рис. 2. Новая система терморегулирования: А — путь горячего воздуха при открытой заслонке; Б — путь горячего воздуха при частично или полностью закрытой заслонке.

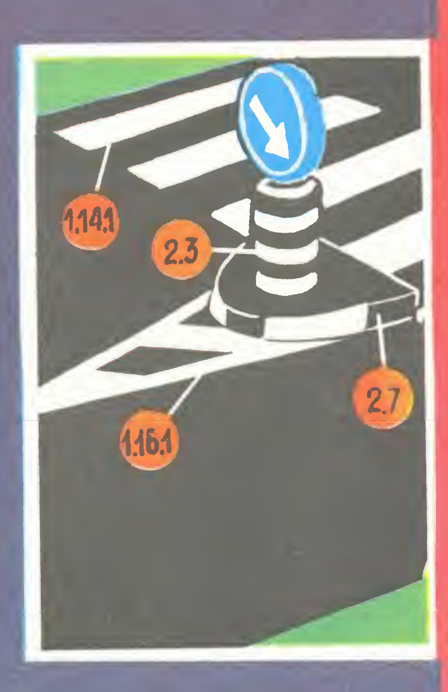
Рис. 3. Старое (слева) и новое (справа) расположение меток.

Рис. 4. Старая (слева) и новая (справа) конструкция механизма для выжима сцепления.

Рис. 5. Старая (слева) и новая (справа) конструкция задней крышки коробки передач.

Читайте
на стр. 17
статью
«Основа основ»





ДОРОЖНА
РАЗМЕТК

К разметке относятся линии, надписи и ины
других элементах дорог и дорожных сооружений,
показывающие габариты дорожных сооружений

Разметка делится на горизонтальную и вертик
в сочетании с дорожными знаками или светофор

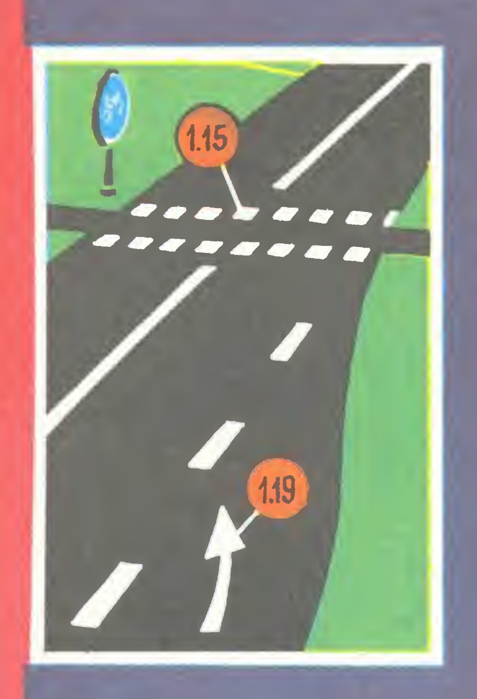
1.21
1.9
1.7
1.4
1.3
1.12

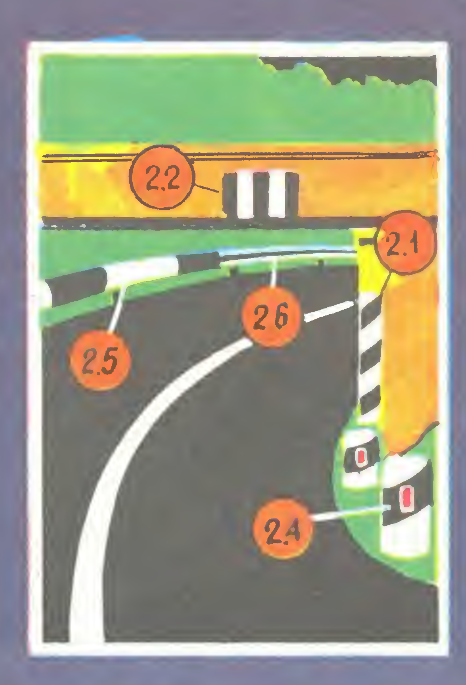
АЯ
КА

ные обозначения на проезжей части, бордюрах и ний, устанавливающие порядок дорожного движения, ний или указывающие направление дороги.

ртикальную и применяется самостоятельно, а также офорами.

(Правила дорожного движения, пункт 5.1)





Под редакцией ВНИИБД МВД СССР

Задачи даются в соответствии с Правилами дорожного движения, вводимыми с 1 июня 1980 года

I. Можно ли развернуться в этом месте?

1 — можно
2 — нельзя

II. Правильно ли остановился мотоциклист для пропуска автомобиля по главной дороге?

3 — правильно
4 — неправильно

III. Кто должен уступить дорогу?

5 — водитель А
6 — водитель Б

IV. Кто из водителей правильно поставил машину на стоянку?

7 — оба правильно
8 — только водитель Б

V. С какой максимальной скоростью можно двигаться этому водителю в указанном направлении?

9 — 60 км/ч
10 — 70 км/ч
11 — 90 км/ч

I
II



III



IV



•ЭКЗАМЕН НА ДОМУ• •ЭКЗАМЕН НА ДОМУ• •ЭКЗАМЕН НА ДОМУ• •ЭКЗАМЕН НА ДОМУ•

V
VI
VII
VIII



VI. В какой последовательности должны проехать перекресток эти транспортные средства?

12 — трамвай и автомобиль, троллейбус
13 — трамвай и троллейбус, автомобиль

VII. Разрешена ли стоянка на этой стороне дороги?

14 — разрешена
15 — не разрешена
16 — разрешена по нечетным дням

VIII. Отвечают ли Правилам действия этого водителя?

17 — да
18 — нет

IX. Какой свет допускается в фарах головного освещения автомобиля?

19 — только белый
20 — белый или желтый

X. Какой возраст должен быть у сына, чтобы отец мог обучать его вождению мотоцикла в индивидуальном порядке?

21 — любой возраст
22 — не меньше 12 лет
23 — не меньше 14 лет
24 — не меньше 16 лет

Ответы — на стр. 21



ОСНОВА ОСНОВ

Комментируем Правила дорожного движения, вводимые с 1 июня 1980 года

ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА

Дорожная разметка и ее характеристики (по ГОСТ 13508—74 и ГОСТ 23457—79)

Дорожная разметка, все виды которой показаны на вкладке этого номера журнала, играет важную роль в деле организации движения. Она вносит в него определенный порядок, четкость, помогает водителям ориентироваться в границах и направлениях трассы, а в конечном счете существенно влияет на безопасность движения. Повышение внимания к этим техническим средствам регулирования проявилось, в частности, в том, что отныне государственный стандарт (ГОСТ 23457—79) определяет не только внешний вид линий разметки, но и все условия их применения.

Начнем с общих. Разметка должна наноситься на дорогах с усовершенствованным покрытием. В населенных пунктах — на всех скоростных и магистральных, а также на любых других, если по ним пролегают маршруты общественного транспорта. Вне населенных пунктов — на дорогах с шириной проезжей части 6 метров и более, если интенсивность движения по ним превышает 1000 единиц транспортных средств в сутки. Это не исключает, разумеется, применение разметки и в других случаях, когда того требует конкретная дорожная обстановка.

Теперь подробнее о каждом виде разметки в отдельности.

1.1. Такая разметка служит прежде всего для разделения транспортных потоков, движущихся навстречу друг другу. Она предназначена для участков дорог с ограниченной видимостью, для закруглений дорог, радиус которых не превышает 50 метров, для мест, где всем транспортным средствам запрещен обгон с выездом на полосу встречного движения, участков перед железнодорожными переездами, а также для ряда других случаев. Кроме того, такие же продольные линии на проезжей части могут обозначать границы полос движения в одном направлении перед перекрестками дорог и железнодорожными переездами, а на дорогах, имеющих не менее трех полос одного направления, — выделять специальную полосу для транспортных средств общего пользования. Наконец, они обозначают участки проезжей части, въезд на которые запрещен (островки безопасности, посадочные площадки и т. п.), или те, что отведены под стоянку транспортных средств, а также края проезжей части дороги. Как известно, сплошные линии продольной разметки пересекать нельзя. Однако для последних двух случаев Правила делают исключение: при въезде на стоянку или на обочину пересекать линию разметки, разумеется, можно.

1.2. Эта широкая сплошная линия обозначает край проезжей части на автомагистралях. Напомним, что на таких дорогах остановка на обочинах вне специально выделенных мест запрещена. Стало быть, пересечь линию 1.2 можно только при вынужденной остановке, скажем, из-за какой-то поломки в автомобиле.

1.3. Две параллельные сплошные линии для разделения транспортных потоков противоположных направлений наносятся на дорогах, имеющих четыре и более полос движения. Пересекать их нельзя.

1.4. Сплошная линия желтого цвета запрещает остановку транспортных средств. Ее наносят у края проезжей части (а если есть краевая линия — за ней, ближе к обочине) или по верху бордюрного камня, ограждающего дорогу. Применяется самостоятельно или совместно со знаком 3.27 «Остановка запрещена», определяя в последнем случае зону его действия. На водителей маршрутных транспортных средств ни знак, ни разметка, конечно, не распространяются.

1.5. Прерывистые продольные линии могут, как и сплошные, разделять транспортные потоки противоположных направлений или указывать границы полос движения на проезжей части для одного направления на тех участках дорог, где разрешены при известных мерах предосторожности выезд на левую сторону, скажем, при обгоне, а также перестроения на своей половине проезжей части.

1.6. Эту разметку называют линией приближения, потому что она предупреждает водителей о том, что через 50—100 метров по ходу движения прерывистая линия перейдет в сплошную, а стало быть, всякие маневры и перестроения будут запрещены. Чтобы водитель отличил эту линию от 1.5, ей определено свое соотношение длины штрихов и промежутков между ними — 3 : 1 (тогда как у линии 1.5 — 1 : 3).

1.7. Наносится только в пределах перекрестков, когда надо сориентировать водителя на совершенно определенный путь движения при повороте. Это позволяет без взаимных помех выполнять маневры одновременно водителям, движущимся навстречу друг другу.

1.8. Обозначает границу между переходно-скоростной полосой и основной проезжей частью у перекрестков, транспортных развязок в разных уровнях, в зоне автобусных остановок.

1.9. Применяется для обозначения реверсивных полос, то есть таких, по которым направление движения в течение суток может меняться на противоположное. Водители имеют право въезжать на такую полосу только при разрешающем сигнале специального светофора, причем только на перекрестках. На перегоне дороги пересечь такую разметку можно лишь при перестроении вправо, чтобы покинуть эту полосу. Влево, на полосу встречного движения, выезжать запрещено.

1.10. Определяет зону, в которой запрещена стоянка транспортных средств, вне зависимости от того, применен здесь знак 3.28 «Стоянка запрещена» или нет. Наносится у края проезжей части или по верху бордюра, а если есть краевая линия — то возле нее со стороны обочины.

1.11. Применяется вместо линии 1.1, когда находят, что с одной из полос можно разрешить перестроение. С той, конечно, которая находится со стороны прерывистой линии,

но не наоборот. Скажем, на участках дорог, где видимость ограничена лишь для одного из направлений движения, или, например, на многополосных дорогах (чтобы запретить перестроение в крайнюю левую полосу, по которой водители движутся с более высокими скоростями).

1.12. Наносится перед регулируемыми перекрестками, а также и на нерегулируемых, когда перед ними установлен знак 2.5 «Движение без остановки запрещено». В том и в другом случае линия указывает место, где надо остановиться, чтобы пропустить других водителей. Стоп-линия может идти через всю проезжую часть данного направления движения, а также отдельно по каждой полосе на расстоянии не менее 1 метра от пересекаемой проезжей части или наземного пешеходного перехода.

1.13. Ряд треугольников указывает место на второстепенной дороге, где водитель, увидев знак 2.4 «Уступите дорогу», обязан остановиться, пропуская тех, кто пересекает его путь. Без этого знака разметку применять нельзя. Конечно, когда сам знак установлен непосредственно перед пересечением, то разметка и не нужна. Но если условия не дают такой возможности и знак установлен где-то раньше, разметка будет совершенно необходимой.

1.14. Обозначает место, где организован пешеходный переход через дорогу. Ширина его не менее 4 метров. Вне зависимости от направления перехода эти линии наносятся всегда параллельно оси проезжей части. При ширине перехода более 6 метров «зебру» дополняют стрелки, упорядочивающие движение пешеходов.

1.15. Два ряда прямоугольников образуют границу велосипедной дорожки, где она пересекает проезжую часть автомобильной дороги.

1.16. Косые линии, которые заштриховывают направляющие островки. Небольшие островки — целиком, у больших — только углы. В местах разделения или слияния транспортных потоков одного направления линии разметки образуют «елочку», в местах разделения потоков противоположных направлений — диагональную штриховку.

1.17. Ограничивают зоны остановок транспортных средств общего пользования и стоянок автомобилей-такси. Протяженность разметки определяют с учетом одновременно останавливающихся в этом месте автобусов, троллейбусов, такси; не менее 20 метров для такси и 30 метров в остальных случаях.

1.18. Стрелы, указывающие разрешенные направления движения с той или иной полосы проезжей части. Наносятся с интервалом в 20—30 метров. Если пересекаемую дорогу разделяет на несколько проезжих частей бульвар и поворот в ближайший проезд запрещен, разметка может изображать тупик.

1.19. Стрелы подобной конфигурации указывают на то, что надо принять в сторону, так как впереди сужение проезжей части и число полос движения в данном направлении уменьшается. В таком случае они применяются со знаком 1.17 «Сужение дороги». Может содержаться в них и другое предупреждение — приближение к сплошной линии продольной разметки, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений. Тогда их наносят в разрывах прерывистой линии 1.6.

1.20. Треугольник больших размеров наносят на каждой полосе движения в населенных пунктах в 2—10 метрах от разметки 1.13, а на дорогах, где допускается скорость свыше 60 км/ч, — в 10—25 метрах.

1.21. Слово «СТОП» рисуется перед разметкой 1.12 (стоп-линией), когда перед перекрестком установлен знак 2.5 «Проезд без остановки запрещен». Надписи может и не быть, но если сама разметка нанесена, значит знак здесь присутствует, а он, как известно, требует от водителей обязательной остановки перед пересекаемой проезжей частью. Расстояния между надписью и разметкой те же, что и выше.

1.22. Эти обозначения применяются, когда дорога одного маршрута или номера пересекается с другой дорогой равной или более высокой категории или когда на перекрестке меняет направление. Их наносят посредине соответствующей полосы перед перекрестком и за ним. Буква «Е» применяется на дорогах, предназначенных для международного движения.

1.23. Обозначение полосы, отведенной только для транспортных средств общего пользования, движущихся по установленным маршрутам. Такой разметкой обозначают и полосы разгона и торможения перед остановками транспортных средств общего пользования.

Все, о чем говорилось выше, составляет горизонтальную разметку дорог. Но есть и вертикальная. Это линии и обозначения, которые наносятся на опоры мостов и путепроводов, на порталы тоннелей, парапеты, ограждения, бордюры и другие дорожные сооружения или элементы оборудования. С какой целью? Чтобы водители лучше чувствовали габариты дороги, чтобы предупреждать наезды транспортных средств на все эти детали обустройства дорог.

2.1. Обозначает вертикальные элементы любых дорожных сооружений, если они находятся ближе 0,5 метра к проезжей части со стороны тротуара или разделительной полосы, а на дорогах без тротуара — расположенных в пределах обочин.

2.2. Подчеркивает нижний край пролетов у мостов, путепроводов, тоннелей, когда расстояние от этих пролетов до поверхности дороги менее 5 метров. Если движение по дороге в сторону такого сооружения осуществляется по нескольким полосам, то разметку наносят над серединой каждой полосы.

2.3. Выделяет круглые тумбы, если они располагаются на разделительных полосах или островках безопасности.

2.4. Такая наклонная черная полоса, нижний конец которой обращен всегда в сторону проезжей части, обозначает направляющие столбики, надолбы, опоры ограждений и т. п.

2.5. Эту линию наносят на боковые поверхности ограждений дороги, чтобы сделать их более заметными водителям, на протяжении не менее 10 метров от начала на прямых участках дороги и по всей длине — на закруглениях с радиусом менее 50 метров, крутых спусках и транспортных развязках в двух уровнях.

2.6. Применяется в тех же целях, что и разметка 2.5, для выделения ограждений, но на обычных, не требующих особых мер предосторожности участках.

2.7. Обозначает возвышающиеся островки безопасности, а также бордюры на закруглениях дорог с радиусом менее 50 метров и на других опасных участках.

Н. ЮМАШЕВ,
заместитель начальника ВНИИБД МВД СССР

НА ДОРОГАХ ВСЕГО СВЕТА

ГДР. С этого года вступило в силу требование об обязательном применении ремней безопасности. Указывая на важность принятого решения, специалисты напоминают, что в 1978 году в стране погибло 600 водителей и пассажиров легковых автомобилей, а 13 838 были ранены. 45% тяжело раненных получили бы лишь легкие травмы, если бы пользовались ремнями.

АВСТРИЯ. Исследования, проведенные здесь, показали, что соли, применяемые для борьбы с гололедом на дорогах, не загрязняют грунтовых вод, однако наносят ущерб придорожным посадкам. Даже на расстоянии около 100 метров от дороги еще ощущается влияние соли на растительность. Наиболее чувствительны к ее воздействию ель, тисс и кустарники лесного ореха, а наиболее устойчивы — рябина, клен и тополь.

АВСТРИЯ. Некоторое время назад в городах страны был введен предел максимальной скорости движения 50 км/ч. Однако сейчас ставится вопрос о повышении лимита до 60 км/ч. Эксперты считают, что это будет способствовать экономии бензина без ущерба для безопасности движения.

АВСТРИЯ. Специалисты считают, что слушание радиопрограмм в автомобиле при движении по переполненным городским улицам мешает водителю сосредоточиться и потому не рекомендуется. При загородных поездках, особенно ночью, радио, наоборот, помогает водителю мобилизовать внимание и преодолеть монотонность. Однако устранить усталость может лишь перерыв или сон.

АНГЛИЯ. В парламент внесен вопрос об отмене одного архаичного закона, согласно которому родители могут регистрировать свои автомобили на детей даже дошкольного возраста. Ездят на них, естественно, взрослые. Когда же полиция, скажем, за нарушение правил стоянки присылает им штраф, они ссылаются на то, что владеет автомобилем ребенок, а его нельзя привлекать к ответственности до 10 лет.

БЕРЕГ СЛОНОВОЙ КОСТИ. Дорожная полиция применяет и такой метод борьбы с любителями слишком быстрой езды: водителя штрафуют, а затем заставляют, оставив машину на обочине, вместе с пассажирами совершить пешеходную прогулку минимум на 2 километра.

ДАНИЯ. Социологическое обследование показало, что 90% людей ездят здесь на работу, в магазины и в гости на велосипедах. Естественно, что это создает транспортные проблемы. Сейчас в Копенгагене и других городах создано около 4000 километров велосипедных дорожек, однако их все равно не хватает.

ИСПАНИЯ. Газета «Эль Паис» сообщает о чрезмерном загрязнении атмосферы над Мадридом. В воздухе здесь содержание серного ангидрида и взвешенных частиц превысило предельную норму, предусмотренную законом. Среди основных источников загрязнения воздуха 1 200 тысяч автомобилей, которые ежедневно курсируют по улицам города.

ВСЕ ФЛАГИ В ГОСТИ

Совсем уже скоро в пяти городах нашей страны начнутся соревнования Олимпиады-80. В эти дни, естественно, на дорогах появится множество зарубежных автомобилистов. С каждым годом все больше и больше иностранных автотуристов приезжает в СССР, мы постоянно встречаем их на улицах городов, в местах отдыха, в культурных и исторических центрах. Но принимать одновременно столько гостей на колесах нам пока еще не приходилось. Конечно, каждый сделает все, чтобы поддержать сложившуюся репутацию традиционного русского гостеприимства. Олимпийский дух, хорошее взаимопонимание должны царить и на наших дорогах. А для этого водителям надо учитывать ряд новых обстоятельств.

Большинство автотуристов приедет в Советский Союз впервые, а так как правила и условия движения в разных странах имеют некоторые отличия, их действия в каких-то ситуациях могут оказаться неожиданными для остальных, застать кого-то врасплох. Конечно, все они должны придерживаться Правил дорожного движения, принятых в нашей стране. Но известно, как велика сила привычки.

Вспоминается такой пример. Буквально полгода назад многие австрийские газеты сообщили о, казалось бы, довольно обычном дорожном происшествии. На одной из дорог столкнулись два легковых автомобиля, правда, никто из водителей и пассажиров, по счастью, серьезно не пострадал. Чем же был вызван интерес прессы к этой аварии? Дело в том, что виновником ее стал англичанин Артур Стамп, который, как выяснилось, просто забыл, что находится не дома, где, как известно, принято левостороннее движение. Довольно продолжительное время он ехал по левой стороне дороги, пока не столкнулся с первым же автомобилем. Так привычка стала причиной аварии.

Чтобы не возникло по таким обстоятельствам недоразумений на наших дорогах, мы и хотим рассказать о некоторых особенностях правил движения в других странах. Но дело не только в этом. Конечно, любой водитель в незнакомом городе, а тем более приехавший из другой страны, зачастую попадает в необычную обстановку, ориентируется с трудом. Каждый наблюдательный автомобилист на улицах своего города сразу замечает «чужого» по неуверенному движению машины. Неожиданные маневры, перестроения, повороты в поисках своего маршрута — всего этого можно ожидать от гостя. К тому же иностранец, привыкший к своей системе дорожной информации и не владеющий русским языком, может пропустить знак или не понять надпись на указателе. Увидев регулировщика, — притормозить прямо на левой полосе движения, чтобы получить необходимые разъяснения. Все это надо учитывать при выборе дистанции и безопасного интервала.

По принятым в некоторых странах правилам движения, рекомендуется тормозить только с переходом на пониженную передачу, поэтому может возникнуть ситуация, когда идущий впереди автомобиль начнет резко снижать скорость, а стоп-сигналы вас об этом не предупредят. Значит, опять-таки надо помнить о дистанции.

Будьте особенно внимательны у пешеходных переходов. Дело в том, что во многих странах «зебра» дает безусловное преимущество пешеходам: если хоть один человек вступил на переход, водитель обязан его пропустить. Причем за нарушение этого пункта правил дорожная полиция наказывает очень строго. Так что водители из этих стран могут перед «зеброй» в безобидной, на наш взгляд, ситуации вдруг затормозить. И пешеходы-иностранцы могут действовать в соответствии со своими привычками.

Помните также, что в ряде стран на площадях с круговым движением преимущество имеет тот, кто уже находится на «кольце». Автоматически перенеся это правило в наши условия, человек, привыкший к нему, будет ехать по кругу, совершенно не обращая внимания на тех, кто подъезжает справа. Нашим водителям в этих случаях необходимо проявлять особое внимание и предупредительность.

В некоторых европейских странах, где много городов с узкими улочками, разрешается разворот на перекрестке из крайнего правого положения. У нас, как известно, такой маневр можно выполнять только на перегоне. Поэтому будьте осторожны, если увидите, что автомобиль с иностранным номером подъезжает к перекрестку с включенным левым указателем поворота, но в то же время прижимается к правой стороне: вполне возможно, что его водитель собирается развернуться.

Наверное, непривычно будет нашим водителям видеть днем автомобили с включенными габаритными огнями и ближним светом фар. Не удивляйтесь, не «моргайте» фарами такому водителю, это не забывчивость: в некоторых странах так велят правила.

Стоит упомянуть и о модном кое-где поветрии — украшать автомобили яркими рисунками, различными наклейками. Увидев такую машину, постарайтесь не отвлекаться и уж тем более не пытайтесь подъехать к ней как можно ближе, чтобы прочесть какую-нибудь надпись. Говорят, есть в них и такой текст: «Если вы смогли прочесть эту надпись, значит находитесь от меня на опасно близком расстоянии». Шутка не лишена смысла.

Но одну аббревиатуру надо запомнить и всегда обращать на нее внимание. RHD — по международным соглашениям такой знак должны иметь автомобили с правым расположением руля, если они эксплуатируются в странах с правосторонним, как у нас, движением. Необходимо иметь в виду, что водитель такой машины на наших дорогах находится в необычных для себя условиях, имеет худшие возможности для обзора при некоторых маневрах, особенно при обгонах, порой ему приходится значительно выдвигаться влево, чтобы оценить ситуацию на дороге.

В заключение хочется сказать, что наш долг, как хозяев, не только быть внимательными и благожелательными к нашим гостям, но и в отношениях между собой показывать на дороге пример взаимопонимания и уступчивости. Если мы приучим себя именно так всегда относиться к партнерам по движению, то из многих трудных ситуаций найдется простой и удобный выход. Независимо от того, говорят водители на одном языке или на разных.

А. ЯКЖИН

НА ДОРОГАХ ВСЕГО СВЕТА

ИТАЛИЯ. В Риме предполагается создать особую зону площадью около 30 км², где должно быть запрещено движение автотранспорта. Дело в том, что дождь, насыщенный выхлопными газами, действует на мрамор как серная кислота, превращая его в черноватую рыхлую массу, которая отслаивается даже при легком прикосновении. Пока, правда, для движения удалось закрыть лишь одну улицу.

КИПР. Один из самых необычных предупреждающих дорожных знаков устанавливается на здешних дорогах — «Осторожно: виноград!» Действительно, его кисти, падающие на асфальт с автомобилей и телег в период сбора урожая, опасны для автомобилистов.

ФРАНЦИЯ. Есть ли зависимость между возрастом автомобиля и вероятностью его причастности к дорожно-транспортному происшествию? Французские специалисты установили, что до 3 лет с момента выпуска лишь 9% машин становятся участниками ДТП, в диапазоне 3—5 лет — более 13%, 5—8 лет — до 20%. Для «старичков» же, которые эксплуатируются 10 лет и более, вероятность ДТП составляет свыше 40%.

ФРАНЦИЯ. В городах страны стали более строго контролировать применение ремней безопасности. За нарушение правила об их обязательном использовании установлен штраф в 80 франков (около 12 рублей). По данным дорожной полиции, пока лишь каждый второй водитель личного автомобиля пользуется ремнями при езде в городе.

ФРАНЦИЯ. По данным Службы безопасности движения, количество ДТП летом прошлого года было исключительно велико. В них погибло на 247 и ранено на 5391 человека больше, чем за июнь — август 1978 года.

ФРГ. В г. Хайльбронн каждый владелец автомобиля старше 65 лет получает от местных властей единый проездной билет на все виды городского транспорта, если добровольно откажется от водительских прав. Надеются, что это мероприятие поможет повысить безопасность движения.

ФРГ. По мнению специалистов, число ДТП со смертельным исходом в стране можно уменьшить, если водители, главным образом пожилого возраста, станут регулярно проверять зрение. Рекомендуют начиная с 40 лет делать это каждые два года.

ФРГ. Власти Мюнхена обеспокоены ростом числа ДТП, вызванных нетрезвыми водителями. В 1979 году зарегистрировано почти 2500 таких происшествий, в которых погибло около 50 человек, а свыше 1000 были ранены.

ФРГ. Из 1,5 миллиона ДТП, которые регистрируются здесь ежегодно, примерно 30 тысяч можно было бы избежать, если бы все легковые автомобили имели и правое зеркало заднего вида. Таковы выводы исследования, проведенного Институтом безопасности движения земли Рейнланд-Пфальц.



«Верить — не верить». В детстве эта игра доставляла нам немало веселых минут. Но вот мы выросли, сели за руль автомобиля. Однако, надо же, нашлись люди, которые хотят и на дороге позабавить нас детской игрой. А дорога, согласитесь, не место для шуток и головоломок. Конечно, рассматривая эти фотографии в журнале на досуге, многие читатели, наверное, улыбнутся. Но тем, кому эти знаки встретятся в пути, мы думаем, будет не до смеха. Скажем, на улице Ферсмана в Апатитах. Так можно или нельзя повернуть здесь направо! Какому знаку верить! Да и следующее



сочетание знаков на этом же снимке не лучше: на какой проезд действует знак «Преимущество в движении перед встречными транспортными средствами»! Тоже неизвестно.

А вот пересечение дорог в Бийске. И здесь тот же вопрос: на какой из знаков не обращать внимания! А ситуация, как видите, посерьезнее: один знак говорит о том, что вы на главной дороге, другой — совсем наоборот. А ошибиться в таком деле весьма опасно — жизнью рискуешь.

Неужели же ничем не рискуют те, кто так безответственно отнесся к установке дорожных знаков! Иначе чем можно объяснить такие «ляпы»!



ПОСЛЕ

Журнал уже писал о том, как должен вести себя водитель, если случилась авария, какими должны быть его действия, пока на место происшествия не прибыли работники ГАИ (1979, № 8). В продолжение этого разговора читатели просят нас рассказать и о том, как могут развиваться события дальше, каковы их обязанности и права при рассмотрении обстоятельств и причин случившегося.

В любом ДТП есть, разумеется, виновники и пострадавшие. Стало быть, есть и два главных вопроса: об ответственности одних и праве на возмещение ущерба других. Наше законодательство за совершение аварии предусматривает два вида ответственности — административную или уголовную. Если при дорожном происшествии раненых или убитых нет, никому не причинен существенный материальный ущерб, то действия виновника расцениваются как административный проступок. В этом случае он может быть оштрафован на сумму до 30 рублей или лишен водительских прав на срок до одного года. Более серьезные последствия аварий составляют уголовно наказуемое деяние. Это случаи, когда пострадали люди или дело обернулось значительными материальными потерями. В законодательных актах нет конкретных указаний, какие имеются в виду потери. Исходя из общих положений теории права, суды и органы внутренних дел учитывают здесь не только размер ущерба как таковой, но и другие обстоятельства дела, ценность поврежденного имущества, материальное положение сторон и т. д.

Скажем, правила учета дорожно-транспортных происшествий определяют эти потери как сумму убытков от повреждений транспортных средств, груза, дорожных и других сооружений (плюс накладные расходы) или гибели животных, превысившую 150 рублей.

Обычно противоправные действия водителей, ставшие причиной дорожно-транспортного происшествия с материальным ущербом до 150 рублей, образуют состав административного проступка. Однако, исходя из характера совершившегося, личности виновного и других обстоятельств, так могут быть квалифицированы проступки, повлекшие материальный ущерб и свыше 150 рублей.

Для каждого вида ответственности существует и свой порядок рассмотрения происшествий: административно-процессуальный и уголовно-процессуальный.

В любом случае на место происшествия выезжают работники органов внутренних дел, осматривают место аварии, сами транспортные средства и выполняют ряд других следственных действий. В протоколах отражается характер случившегося и его последствия, указываются свидетели, данные о водителях, совершивших происшествие, и другие сведения. При уголовной ответственности протокол дополняется схемой ДТП, где указывают все размеры, позволяющие установить положение машин, направления их движения, длину тормозного следа и т. д.

Протокол предъявляется для ознакомления водителям, они подписывают его и имеют право внести в него свои объяснения и замечания.

Дознание и расследование уголовных дел проводится по месту совершения преступления. Административные проступки рассматриваются комиссиями отделов (отделений) ГАИ или отделов (управлений) внутренних дел по месту регистрации транспортного средства.

Заседания комиссий проводятся в составе не менее трех человек под председательством начальника отдела (от-



По письму приняты меры

Группа курсантов из города Челекена (Красноводская область) написала в редакцию, что в местном спортивно-техническом клубе ДОСААФ неудовлетворительно ведется обучение водителей категории «С». Классы плохо оборудованы наглядными пособиями и агрегатами, учебные автомобили часто выходят из строя. Мастер обучения практическому вождению В. Коневский занимается приписками часов.

Мы попросили обком ДОСААФ проверить жалобу. Факты, изложенные в ней, подтвердились. Действительно, как сообщают из обкома, классы СТК не в полной мере отвечают современным требованиям. Учебная техника из-за длительной эксплуатации нередко выходит из строя. Подтвердились и факты приписки часов учебной езды. За злоупотребления В. Коневский уволен. Начальнику СТК предложено в ближайшее время дооборудовать классы, для чего обком ДОСААФ выделил необходимую литературу и наглядные пособия, а также отремонтировать автомобили.

* * *

Автолюбитель Т. Панкратов из г. Торжка Калининской области обратился в ре-

АВАРИИ

деления) ГАИ или начальника (его заместителя) отдела внутренних дел. К этой работе привлекаются на общественных началах представители администрации автотранспортных предприятий, профсоюзных и других общественных организаций. Материалы рассматриваются комиссией в присутствии нарушителя. О времени и месте заседания комиссии его извещают, как минимум, за три дня. Если имеются данные о том, что нарушитель уведомлен о рассмотрении его проступка, но не является без уважительных причин, дело может быть рассмотрено и без него.

Водители, не являясь на заседания комиссий, не только ущемляют свои права, а еще и мешают полному и всестороннему рассмотрению дела. Как участники этого процесса, они наделены определенными правами: могут давать объяснения, знакомиться с протоколами и иными материалами, имеющими отношение к делу, требовать вызова свидетелей, представлять доказательства, заявлять ходатайство о проведении дополнительной проверки, приобщать к делу новые материалы. Все это исследуется на заседании комиссии в целях установления истины и вынесения справедливого решения.



К тому же комиссия, назначая меру взыскания, строго следует принципу индивидуализации наказания. А надо сказать, что правовая норма, устанавливающая административную ответственность за грубое нарушение правил движения, которое повлекло дорожно-транспортное происшествие, предоставляет для осуществления этого принципа широкую возможность. Ведь она указывает лишь максимальный размер штрафа и срок лишения права управлять транспортными средствами, а нижний предел может быть любым. Кроме того, органам, рассматривающим дело, предоставлено право вынести предупреждение или передать материалы на рассмотрение товарищеского суда.

Свое решение о назначении взыскания комиссия закрепляет постановлением, которое выносится немедленно, подписывается председателем комиссии и ее членами и вручается нарушителю под расписку.

Административно процессуальные нормы не только устанавливают наиболее рациональный порядок и сроки (один месяц) применения мер административного воздействия, но и гарантируют обеспечение законных прав граждан на защиту, предоставляя им широкие возможности обжалования решений комиссии о наложении взысканий.

Постановление о наложении взыскания в виде лишения права на управление транспортными средствами в РСФСР, например, может быть обжаловано в 10-дневный срок со дня вручения нарушителю постановления в вышестоящий орган внутренних дел, а в Литовской ССР — в народный суд. Штраф может быть обжалован в указанный срок в народный суд.

Если же вы признаны пострадавшим, то, получив постановление об этом, вправе обратиться в гражданском порядке в суд с иском о возмещении ущерба. Прямо к виновнику аварии, когда речь идет об индивидуальном владельце машины, в других случаях — к организации, которой принадлежит транспортное средство. Суд на основе всех доказательств окончательно определит размер причиненного вам ущерба.

В. МИТИН,
заместитель начальника отдела ВНИИБД МВД СССР, кандидат юридических наук

Фото И. Бахтина

По письму приняты меры

дакцию с жалобой на работу местной станции обслуживания ВАЗа. Его письмо мы направили для принятия мер в производственное управление «АвтоВАЗтехобслуживание», откуда получили ответ начальника отдела организации и производства технического обслуживания В. Наумова. Вот его содержание.

СТО в г. Торжке неоднократно проверялась работниками управления. За неудовлетворительную организацию производства, низкий уровень культуры и качества работ директору станции В. Каспарову объявлен строгий выговор и сделано предупреждение, что он будет освобожден от занимаемой должности, если работа станции не улучшится.

Управлением приняты меры по приведению станции в состояние, соответствующее установленным требованиям. На 1980 год с трестом «Калининграждан-строй» заключен договор о реконструкции СТО, для чего выделено 229 тысяч рублей.

Выполнение этих мероприятий позволит расширить номенклатуру услуг (мойка, диагностика, кузовные и малярные работы), улучшит условия труда персонала СТО и отдыха клиентов.

•ЭКЗАМЕН НА ДОМУ•

Ответы на задачи, помещенные на 4-й странице вкладки.

Правильные ответы — 2, 4, 6, 7, 9, 13, 16, 18, 20, 23.

I. Показанный на рисунке знак предупреждает о том, что в 150—300 метрах впереди будет перекресток, на котором движение идет по кругу. На этом же участке дороги противоположные направления движения делит сплошная линия разметки, пересекать которую, как известно, нельзя. Стало быть, разворот здесь запрещен (пункт 4.1.1, 1.7 и пункт 5.3.2).

II. Если перед перекрестком установлен знак 2.4 «Уступите дорогу», а разметки, указывающей место остановки, нет, водитель для пропуска транспортных средств, пользующихся преимуществом, должен выбрать место сам, но не выходя на проезжую часть пересекаемой дороги (пункт 15.7).

III. Поворачивающие налево по зеленому сигналу светофора должны уступать дорогу движущимся со встречного направления прямо, и первенство здесь за водителем А (пункт 14.6).

IV. Способ постановки транспортного средства на стоянку, указанный знаком дополнительной информации, надо понимать так: под углом к проезжей части с частичным заездом на тротуар. Оба водителя это требование выполнили (пункт 4.7.1, 7.6.4).

V. Синий фон вставки на указателе говорит о том, что упоминаемый на ней пункт маршрута находится уже за пределами данного населенного пункта. Но пока водитель за его границы не выехал (об этом свидетельствует белый цвет знака 5.20.1 «Предварительный указатель направлений»), он, разумеется, не имеет права превышать 60 км/ч (пункт 4.5.3).

VI. На перекрестке равнозначных дорог водитель трамвая имеет преимущество перед водителями безрельсовых транспортных средств, а те должны руководствоваться только правилом «правой руки». Но троллейбус может проезжать перекресток одновременно с трамваем, поскольку их пути не пересекаются (пункт 15.2).

VII. Показанный на рисунке знак с римской цифрой II говорит о том, что стоянка запрещена не на все время, а лишь по четным числам месяца (пункт 4.3.1, 3.30).

VIII. Для поворота налево на любом перекрестке водитель обязан занять крайнее левое положение на проезжей части (пункт 11.5).

IX. ГОСТ 8769—75 на внешние световые приборы автомобилей допускает применение в автомобильных фарах головного освещения и селективно-желтого света.

X. При обучении вождению в индивидуальном порядке обучаемому на мотоцикле должно быть не меньше 14 лет (пункт 23.2).

КЛУБ "АВТОЛЮБИТЕЛЬ"

ЕСЛИ «ПОКОЛДОВАТЬ»

В условиях массового производства характеристики почти каждого карбюратора отличаются от эталона. Согласно существующим нормам, допустимые отклонения по соотношению топлива и воздуха в карбюраторах «жигулей» могут достигать ±6%. В процессе эксплуатации эти отклонения могут возрасти, и двигатель станет расходовать лишнее топливо, потеряет былую динамику, а к тому же начнет сверх меры выбрасывать токсичные вещества. О том, как добиться минимального расхода топлива и сохранить в требуемых ГОСТ 12.2.203—77 границах токсичность выхлопных газов, на этом заседании «Клуба» рассказывают кандидат технических наук А. В. ДМИТРИЕВСКИЙ и инженер А. С. ТЮФЯКОВ, сотрудники НАМИ.

Любой двигатель, взятый из миллиона собратьев по конвейеру, имеет свою и только ему присущую характеристику, свои особенности. Это обстоятельство необходимо обязательно учитывать при самостоятельных попытках улучшить топливную экономичность автомобиля и держаться в допустимых пределах по токсичности. Наш многолетний опыт работы с моторами позволяет утверждать, что при этом динамика машины и другие ездовые качества не станут хуже. Доводка и регулировка карбюратора — дело тонкое и деликатное, но оно вполне по силам автомобилистам, имеющим навык обслуживания и несложного ремонта техники при наличии некоторых простейших приспособлений.

Прежде всего проверяют и регулируют основные механизмы и системы двигателя. Устанавливают требуемые тепловые зазоры клапанов, зачищают контакты прерывателя и регулируют зазор между ними, очищают от нагара свечи зажигания, сохранив необходимый искровой промежуток. При эксплуатации автомобиля на неэтилированном бензине АИ-93 допустимо увеличить угол опережения зажигания на 3—5°, не смущаясь, что в начале разгона может прослушиваться легкая детонация. Однако, даже если детонации нет, не рекомендуется еще более увеличивать опережение из-за опасности появления калильного зажигания при высокой частоте вращения коленчатого вала.

Проверку системы впуска начинают с воздушного фильтра, обратив внимание на соответствие сезону положения воздухозаборника. Необходимо отрегулировать тяги управления карбюратором, чтобы воздушная заслонка полностью открывалась, а при нажатии на педаль акселератора до упора рычаг дроссельной заслонки вторичной камеры доходил до ограничителя.

Совершив пробную поездку, во время которой определяют контрольный расход топлива и доступные динамические качества машины, можно приступать к проверке карбюратора. Для начала его очищают от грязи и тщательно моют, продувают топливный фильтр, удаляют из поплавковой камеры осадок. По инструкции проверяют уровень топлива (положение поплавка), герметичность запорной иглы. Полезно уточнить производительность насоса-ускорителя, установив первичную камеру над мензуркой и замерив подачу топлива за 10 резких полных открытий дроссельной заслонки. У двигателей рабочим объемом 1,2—1,6 л за 10 полных срабатываний насос подает 5—8 см³ топлива.

Следующий этап — определение фактической пропускной способности топливных и воздушных жиклеров главных дозирующих систем, что легко выполнить при помощи устройства, показанного на рис. 1.

Проверяемый жиклер 5 устанавливают в резиновую пробку 4 так, чтобы направление течения воды при проливке соответствовало направлению течения бензина в карбюраторе. Подключают наполнительный шланг 1 к водопроводному крану и заполняют емкость 2 прибора водой. После того как уровень воды будет зафиксирован и ее избыток потечет через сливной шланг 6, определяют расход воды, прошедшей через жиклер в мерную мензурку за 1 минуту.

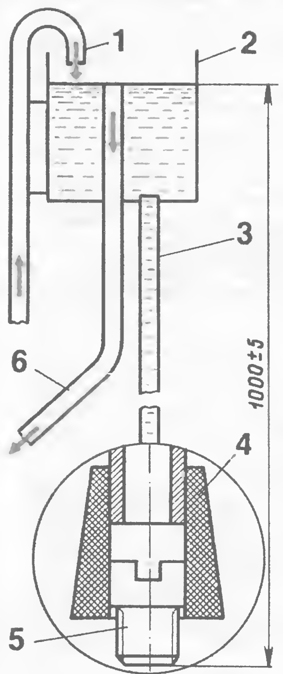
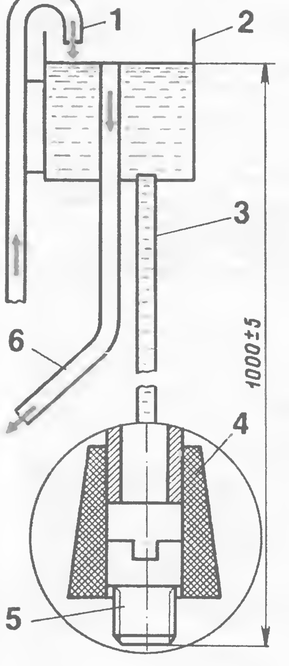



Рис. 1. Схема прибора для определения пропускной способности жиклеров: 1 — шланг для наполнения прибора, присоединяемый к водопроводному крану; 2 — емкость для накопления воды и поддержания постоянной высоты столба жидкости; 3 — трубка для создания столба жидкости над жиклером; 4 — резиновая пробка; 5 — проверяемый жиклер; 6 — шланг для слива избытка воды из емкости.

Пропускная способность жиклера, см³/мин

Условный диаметр отверстия жиклера, мм x 100

Рис. 2. График зависимости пропускной способности жиклеров, используемых в карбюраторах ДААЗ, от условного диаметра отверстия.

На рис. 2 показана зависимость пропускной способности жиклеров, используемых в карбюраторах ДААЗ, от условного диаметра отверстий.

Если автомобиль перерасходует топливо при средних скоростях движения, необходимо изготовить для первичной камеры несколько топливных жиклеров меньшей производительности. Как правило, достаточно бывает трех уменьшений: на 10, 15 и 20% от исходного значения. Заготовками могут служить серийные жиклеры из имеющихся в продаже ремонтных наборов. Их отверстия можно облудить изнутри оловом. При этом паяльником прогревают тело жиклера, а предварительно облуженной тонкой медной проволокой, смоченной в паяльной кислоте, обрабатывают стенки отверстия.

Для доводки жиклера нужно иметь набор тонких сверл, а также специальную развертку, похожую на тонкую трехгранную иглу. Ее можно сделать самостоятельно из такого же надфиля. Разворачивают отверстие жиклера последовательно с двух сторон, как показано на рис. 3.

У карбюратора с индексом 2101-1107010-02 димитровградского автоагрегатного завода на первом этапе уточнения регулировок можно поменять местами главные топливные жиклеры первичной и вторичной камер (их маркировка «130» и «125» соответственно). Пропускную способность топливного жиклера первичной камеры последовательно уменьшают до тех пор, пока не появятся «провалы» (снижение числа оборотов при увеличении открытия дросселя) и подергивание автомобиля во время движения при малых и средних оборотах двигателя. После этого в карбюратор устанавливают топливный жиклер с наименьшей пропускной способностью, которая не вызывала перечисленных выше симптомов излишне бедной смеси.

Закончив работу с главным жиклером первичной камеры, уточняют производительность топливного жиклера холостого хода. В карбюраторах ДААЗ (индексы 2101-1107010-02, 2103-1107010 и 2106-1107010-20) устанавливают жиклеры с маркировкой «45» вместо «50», а в карбюраторах 2101-1107010-11 и 2101-1107010-20 — жиклеры «50» или «45» вместо «60». После каждой замены заново регулируют винтом качества состав смеси на холостом ходу и оценивают работу системы в режиме очень плавного троганья с места при незначительном повышении оборотов двигателя. Правильно отрегулированный карбюратор должен обеспечивать такой разгон автомобиля без рывков и «провалов». Предварительно проверку можно осуществить на двигателе без нагрузки, прислушиваясь к его работе при медленном открытии дроссельной заслонки.

В некоторых случаях после обеднения регулировки главной дозирующей системы первичной камеры становится заметным «провал» во время троганья с места. Это говорит о необходимости обогатить состав смеси на переходных режимах в первичной камере, увеличив постепенно, в несколько приемов производительность топливного жиклера холостого хода до устранения «провала». Если в запасе нет еще одного жиклера, не следует спешить с увеличением отверстия установленного в карбюраторе. Чтобы убедиться в возможности устранить «провал» перерегулировкой, можно прибегнуть к следующему приему. На резьбу держателя жиклера холостого хода (или резьбу электромагнитного клапана у карбюраторов ДААЗ—2103 и 2106) для уплотнения наматывают несколько витков тонкой нитки и заворачивают держатель до упора жиклера в гнездо. Затем, во время работы двигателя на холостом ходу, осторожно отворачивают его до появления минимально ощутимого изменения режима работы двигателя, указывающего на то, что топливо в систему холостого хода (и отверстия переходных режимов) начало поступать через щель между жиклером и его седлом в корпусе карбюратора. Уточняют регулировку состава смеси на холостом ходу винтом качества и оценивают, как было описано выше, работу

НАД ЖИКЛЕРАМИ

Рис. 3. Обработка отверстия в жиклере: 1 — жиклер; 2 — развертка.

Рис. 4. Изменение теплоизоляционной прокладки корпуса дроссельных заслонок на виде снизу со стороны второй камеры: а — воздушный канал.

Рис. 5. Вырез в картонной прокладке под карбюратор (вид снизу со стороны второй камеры).

Рис. 6. Изменения в корпусе дроссельных заслонок на виде снизу: 1 — дроссельная заслонка второй камеры; 2 — отверстие для прохода воздуха; 3 — топливное отверстие.

переходной системы. Если «провал» исчез, необходимо увеличить производительность жиклера холостого хода. При сохранении «провала» операцию проводят последовательно несколько раз, все больше отворачивая жиклер.

Такую проверку, подтверждающую необходимость увеличить производительность топливного жиклера холостого хода, можно применить и для уточнения регулировки переходных режимов вторичной камеры карбюратора.

Несколько слов о регулировке состава смеси на холостом ходу. В идеальном случае ее надо делать при помощи газоанализатора, показывающего количество окиси углерода в выхлопных газах. Однако в домашних условиях можно ограничиться регулировкой положения винта качества по максимальной частоте вращения коленчатого вала двигателя с последующим заворачиванием его на ¼ оборота. При этом содержание окиси углерода в отработавших газах обычно бывает равным 2—3%.

Третий этап — уточнение регулировки насоса-ускорителя. На карбюраторах ДААЗ такую регулировку осуществляют, перемещая коническую иглу в его перепускном жиклере. Минимальный расход топлива бывает, когда насос-ускоритель отрегулирован на производительность 0,3—0,5 см³/ход. Определяют ее появлением «провалов» в момент разгона у предварительно отрегулированного, как описано выше, карбюратора.

Итак, работа с первичной камерой закончена. Как правило, такая индивидуальная регулировка обеспечивает заметное повышение экономичности автомобиля без ухудшения его динамических качеств, поскольку вторичную камеру обычно регулируют на весьма богатую смесь и не меняют регулировку после обеднения смеси в первичной камере.

Однако при необходимости можно вмешаться в регулировку и вторичной камеры. Для этого отверстие в топливном жиклере переходной системы уменьшают до минимально допустимого предела, оценивают который при движении автомобиля на четвертой передаче со скоростью 60—70 км/ч. За время плавного нажатия на педаль акселератора до упора (1,5—2,0 с) в момент открытия дросселя вторичной камеры не должно быть заметного «провала».

Точно регулировать главную дозирующую систему вторичной камеры в домашней мастерской весьма сложно. Проблема здесь не в самом процессе работы, а в трудности объективной оценки результатов. Поэтому можно дать лишь самые общие рекомендации. В основе изменения регулировки лежит замена главного топливного жиклера, оптимальной производительностью которого может считаться та, что обеспечивает автомобилю наилучшие динамические качества. В СССР на дорогах общего пользования скорость легковых автомобилей ограничена, и оценивать динамику разгона следует со скорости 40—50 км/ч при движении на четвертой передаче. Мерный участок должен быть такой длины, чтобы на выходе с него скорость автомобиля не превышала 90 км/ч.

Не следует пытаться достигнуть улучшения топливной экономичности обеднением смеси во вторичной камере. Во-первых, доля времени движения автомобиля с открытым дросселем вторичной камеры невелика; во-вторых, ухудшенные динамические качества машины потребуют увеличения времени движения с большими углами открытия дроссельных заслонок, что сведет на нет снижение расхода топлива, достигнутое на установившихся режимах.

Необходимо остерегаться и чрезмерного обогащения смеси во вторичной камере, не улучшающего динамику, но увеличивающего расход топлива.

Отрегулировав карбюратор, следует оценить топливную экономичность автомобиля в эксплуатационных условиях. Контрольный пробег должен быть порядка 200—400 километров. Начинают замер с полным баком, а в конце доливают в него бензин из мерной посуды «до пробки». Разделив количество израсходованного топлива на пройденный путь, получают средний расход топлива (в литрах на 100 км).

У автомобилей с двигателем рабочим объемом от 1,2 до 1,6 л и степенью сжатия 8,5—8,8 в длительных загородных поездках расход топлива обычно бывает в пределах от 7 до 10 л/100 км (в зависимости от скорости движения, нагрузки, состояния дороги, манеры вождения и других факторов). При городской езде расход его может возрасти до 9—12 л/100 км.

Если достигнутый результат не удовлетворил владельца автомобиля, можно попытаться сначала несколько увеличить производительность главного топливного жиклера первичной камеры карбюратора (на 5%), а затем, в случае увеличения расхода, уменьшить ее на 5—7% прежней величины, несмотря на некоторое возможное ухудшение ездовых качеств автомобиля. Таким образом можно достаточно точно подобрать оптимальную производительность главного топливного жиклера, однако надо иметь в виду, что эти операции требуют особой тщательности в определении расхода топлива. Для повышения точности замеры следует проводить на одном и том же маршруте, контролируя время его прохождения, выдерживая один и тот же стиль езды и по возможности выезжая в одно и то же время суток.

Опыт эксплуатации автомобилей ВАЗ показывает, что регулировку первичных камер карбюраторов с индексами 2101-1107010-02, 2101-1107010-03, 2101-1107010-30, 2103-1107010-01, 2106-1107010, 2106-1107010-10 и 2106-1107010-30 вполне можно несколько изменить. При этом главный воздушный жиклер первичной камеры оставляют (его маркировка «150»), а топливный жиклер («130») заменяют на «120». В некоторых случаях, например при ухудшении ездовых качеств автомобиля, у главного воздушного жиклера первичной камеры уменьшают сечение на 0,1 мм — до «140».

Как известно, регулировку холостого хода на карбюраторах старых моделей осуществляют двумя винтами — винтом качества (количества топливовоздушной эмульсии) и винтом количества воздуха (упор дроссельной заслонки). Недостатком таких систем холостого хода является плохое распыление топлива, неравномерное его распределение по цилиндрам и, как следствие, необходимость переобогащать смесь. При этом увеличивается выброс окиси углерода (CO) и углеводородов (CH).

У новых карбюраторов ДААЗа «Озон» система холостого хода автономна, что значительно улучшило образование и распределение смеси по цилиндрам. В этой конструкции дроссельные заслонки почти полностью закрыты и основная часть воздуха проходит через специальный распылитель со скоростями, близкими к звуковой. При этом удается значительно обеднить смесь и снизить выброс CO до 0,25—0,5%, сохраняя устойчивую работу двигателя. Автономную систему холостого хода можно сделать и на серийных карбюраторах всех моделей «жигулей», давно находящихся в эксплуатации. Пример одного из возможных вариантов такого усовершенствования показан на рис. 4, 5 и 6. Переделывают лишь верхнюю картонную прокладку под карбюратором, корпус дроссельных заслонок и теплоизоляционную прокладку корпуса дроссельных заслонок.

Такая система, условно названная системой холостого хода с щелевым распылением, работает следующим образом. Воздух по каналу **а**, вырезанному в теплоизоляционной прокладке (см. рис. 4), и через отверстие **2** в корпусе дроссельных заслонок (см. рис. 6) проходит к щелевому распылителю, образованному вырезом в прокладке под карбюратором (см. рис. 5) и перегородкой корпуса заслонок. Топливная эмульсия поступает к распылителю из переходной системы вторичной камеры через отверстие **3** (см. рис. 6), просверленное в перегородке. Образовавшаяся горючая смесь выходит во впускную трубу через щелевой канал в картонной прокладке.

Регулировку системы холостого хода проводят как обычно.

БЫСТРЕЕ, НАДЕЖНЕЕ,

Новое в автомобилях для спорта

Федерацией автомобильного спорта утверждены новые классификация и технические требования к автомобилям, участвующим в спортивных соревнованиях. Аналогичные документы, действовавшие с 1974 года, уже не соответствуют в полной мере нынешнему положению дел в автомобильном спорте.

Новая классификация и технические требования отражают достижения последних лет в области спортивной техники у нас и за рубежом. За основу были взяты требования спортивного кодекса Международной федерации автомобильного спорта 1979 года. Конечно, при разработке этих документов были учтены особенности развития автомобильного спорта в нашей стране.

Новые технические требования достаточно четко регламентируют порядок подготовки автомобилей к соревнованиям и содержат полный перечень ограничений и разрешенных изменений конструкции. Большое внимание уделено условиям безопасности, которые выделены в отдельный раздел. Введен также новый раздел «Определения», где приведены однозначные толкования основных названий и терминов, применяемых в технике автомобильного спорта. Значительно расширены разделы, посвященные конкретно автомобилям различных групп.

В связи с ограничением уровня шума для всех автомобилей, участвующих в соревнованиях, технические требования (в приложении) содержат методику, по которой полагается замерять шум выпуска.

Спортивная классификация автомобилей претерпела значительные изменения по сравнению с предыдущей. Поэтому приводим ее полностью.

Все автомобили, участвующие в соревнованиях, делятся в зависимости от их назначения и типа на следующие категории.

Категория «А» — легковые серийные и созданные на их базе; категория «Б» — гоночные; категория «В» — грузовые, полноприводные легковые и специальные для внедорожных и дорожных соревнований; категория «Г» — микроавтомобили карт.

В каждой из указанных категорий автомобили подразделяются на группы в соответствии со степенью допускаемых технических решений и изменений их конструкции. В свою очередь, в каждой группе автомобили делятся на классы или формулы в зависимости от рабочего объема или конструктивных особенностей двигателя.

1.1. Категория «А» — автомобили легковые серийные и созданные на их базе.

Группа 1 (А-1) — серийные легковые (5000 *).

Группа 2 (А-2) — серийные легковые, подвергшиеся определенным изменениям или специально изготовленные с этими изменениями для лучшего приспособления их к условиям соревнований (1000).

Группа 2/1 (А-2/1) — серийные легковые, подвергшиеся частичным изменениям по группе 2 (5000).

Группа 3 (А-3) — серийные автомобили большого туризма (1000).

Группа 4 (А-4) — специально подготовленные автомобили большого туризма (400).

Группа 5 (А-5) — специальные, созданные на базе автомобилей групп 1—4.

Автомобили всех групп категории «А» делятся на классы по рабочему объему двигателя:

		Меньше или равный
0 класс		350 см^3
1 класс	— свыше 350 см^3	» 500 см^3
2 класс	— » 500 см^3	» 600 см^3
3 класс	— » 600 см^3	» 700 см^3
4 класс	— » 700 см^3	» 850 см^3
5 класс	— » 850 см^3	» 1000 см^3
6 класс	— » 1000 см^3	» 1150 см^3
7 класс	— » 1150 см^3	» 1300 см^3
8 класс	— » 1300 см^3	» 1600 см^3
9 класс	— » 1600 см^3	» 2000 см^3
10 класс	— » 2000 см^3	» 2500 см^3
11 класс	— » 2500 см^3	» 3000 см^3
12 класс	— » 3000 см^3	» 4000 см^3
13 класс	— » 4000 см^3	» 5000 см^3
14 класс	— » 5000 см^3	» 6000 см^3
15 класс	— » 6000 см^3	» —

1.2. Категория «Б» — автомобили гоночные.

Группа 6 (Б-6) — двухместные гоночные. Автомобили этой группы по рабочему объему двигателя делятся на те же классы, что и машины категории «А».

Группа 7 (Б-7) — гоночные международных формул. Автомобили этой группы по рабочему объему двигателя делятся на формулы:

формула 1 — меньше или равен 3000 см^3, без наддува; меньше или равен 1500 см^3, с наддувом;

формула 2 — меньше или равен 2000 см^3;

формула 3 — меньше или равен 2000 см^3 с дроссельной шайбой диаметром 24 мм, через которую проходит весь всасываемый в двигатель воздух **.

Группа 8 (Б-8) — гоночные национальных формул. В этой группе автомобили по рабочему объему двигателя делятся на формулы:

формула «Восток» — меньше или равен 1300 см^3;

формула «Молодежная» — меньше или равен 350 см^3.

1.3. Категория «В» — грузовые автомобили, полноприводные легковые и специальные для внедорожных и дорожных соревнований.

Группа 9 (В-9) — специальные кроссовые (багги).

Группа 10 (В-10) — серийные полноприводные легковые и грузовые (5000).

Группа 11 (В-11) — серийные неполноприводные грузовые (5000).

Автомобили этих групп делятся по рабочему объему двигателя на те же классы, что и машины категории «А».

Примечание. В группе 10 классы с 1-го по 11-й включают в себя как легковые, так и грузовые автомобили, а классы с 12-го по 15-й только грузовые.

1.4. Категория «Г» — микроавтомобили карт.

Группа 12 (Г-12) — карты международных классов. Автомобили этой группы в зависимости от применяемого двигателя делятся на классы:

класс А — одноцилиндровый серийный двигатель, зарегистрированный в соответствии с требованиями ФИА, без коробки передач, максимальный рабочий объем — 100 см^3;

класс Б — двигатель любой конструкции без коробки передач, максимальный рабочий объем — 125 см^3;

класс Ц — двигатель с коробкой передач, имеющей не менее трех ступеней, максимальный рабочий объем — 125 см^3;

$Ц_1$ — двигатель любой конструкции;

$Ц_2$ — двигатель одноцилиндровый воздушного охлаждения от серийных спортивных мотоциклов;

класс Е — двигатель серийный воздушного охлаждения с числом цилиндров не более двух и коробкой передач, имеющей от трех до шести ступеней, максимальный рабочий объем — 250 см^3 (только для участия в трековых гонках по снежному покрытию).

Примечание. При участии картов классов $Ц_2$ и Е во внутрисоюзных соревнованиях на них должны устанавливаться только двигатели производства социалистических стран.

Группа 13 (Г-13) — карты национальных классов.

Автомобили этой группы в зависимости от применяемого двигателя делятся на следующие классы:

класс «Союзный» — двигатель от серийных дорожных мотоциклов отечественного производства, максимальный рабочий объем — 125 см^3;

класс «Пионер» — двигатель от серийного дорожного мотоцикла или мопеда отечественного производства, максимальный рабочий объем — 50 см^3.

В новых **технических требованиях**, как уже говорилось, значительно расширен раздел, посвященный безопасности. Здесь приведены четкие требования к ремням, предохранительным дугам для всех групп автомобилей, более подробно изложены требования к системам

---

* Цифры в скобках здесь и далее указывают минимальное количество автомобилей, изготовленных за 12 последовательных месяцев, кроме группы 4, для которой указано количество машин, выпущенных за 24 последовательных месяца.

** Для внутрисоюзных соревнований шайбу можно не устанавливать.



БЕЗОПАСНЕЕ

огнетушения, а также к дополнительным запорным устройствам, главному электровыключателю, предупредительным фонарям, тормозам, вентиляционным устройствам, наливным горловинам, зеркалам, задней обзорности и другим системам, обеспечивающим безопасность гонщика на различных категориях автомобилей.

Технические требования даны отдельными разделами для каждой категории, группы или формулы.

Введены новые общие требования, обязательные для автомобилей всех категорий: к топливу, которое ограничивается только торговыми сортами бензина без каких бы то ни было присадок; окислителю, в качестве которого в двигатель можно вводить только воздух из окружающей среды; шуму выпуска отработавших газов. Регламентировано применение тех или иных шин для автомобилей всех категорий. На машинах не допускаются шины с изменением заводского рисунка протектора, с наваренным протектором, имеющие повреждения протектора и каркаса. Указано, что комплектные колеса одной оси должны быть одинаковыми. Для автомобилей, участвующих в соревнованиях, разрешается устанавливать только шины отечественного производства (за исключением группы А-2 и формулы 3, на которых можно применять любые шины, а также формулы «Восток», где допускаются шины производства любой социалистической страны).

Требования к автомобилям категории «А» (группы 1, 2 и 2/1) изложены теперь более подробно и четко, а в основном соответствуют ранее действовавшим, за исключением некоторых пунктов. Так, для машин группы 1 дополнительно разрешены: обработка необработанных поверхностей коллекторов и каналов головки блока в пределах +4% от номинального размера, отключение системы подогрева смесительных камер карбюратора, отсоединение предусмотренных заводом, а также установка на автомобили, которые ранее их не имели, регулятора тормозных усилий и сервоусилителей.

Запрещается для этой группы гильзовка цилиндров и расточка их более чем на 0,6 мм (а в допустимых размерах обязательно условие, что рабочий объем не выйдет за пределы класса).

Для автомобилей группы 2 введены следующие дополнительные требования. Не разрешается менять число, место расположения распределительных валов двигателя и систему их привода. Масляный насос может быть изменен лишь при сохранении его заводского корпуса (разрешается дополнительная обработка).

В процессе совершенствования тормозной системы не допускается менять диски на барабаны и барабаны на диски, а также отказываться от заводских суппортов тормозов или что-либо делать с ними.

Значительно расширен и изменен раздел, посвященный требованиям к специальным кроссовым автомобилям-багги (группа 9), что обусловлено развитием этих автомобилей в последние годы. В нем определены основные конструктивные особенности, размеры и компоновка, подробно сказано о том, что разрешается при подготовке основных агрегатов и узлов багги.

Мы привели, понятно, лишь главные отличительные черты новых технических требований. Сейчас этот документ готовится к изданию. А поскольку на это нужно определенное время, в нынешнем сезоне будут действовать старые технические требования, новые же классификация и требования вступят в силу после того, как их получат на местах, изучат спортсмены и судейские коллегии. Срок сообщит ФАС СССР местным федерациям автоспорта.

М. НАЗАРОВ,
председатель технического комитета ФАС СССР

СВОБОДНЫЙ СТАРТ

Спортсмен-автомоделист — это одновременно конструктор и технолог, токарь и фрезеровщик, автомеханик и даже, в какой-то мере, судья: он должен решить, с какого места начнется «отсчет зачетного времени», то есть почувствовать момент максимального разгона модели, и дать отмашку. В автомоделизме это называют свободным стартом.

Болельщики, присутствовавшие в Вильнюсе на Всесоюзных соревнованиях 1979 года, помнят, как автомобильчик Соловьева несся по корду, стальная нить звенела от напряжения, а он все тянул со стартом, чего-то ждал. Задвигались, зашептались тренеры и спортсмены — хватит ли метанола. Круг, второй, третий... Сейчас звук оборвется, машина, шурша колесиками в наступившей тишине, чуть прокатится по инерции и бессильно замрет. Наконец отмашка. Опрокидывая элементарные расчеты специалистов, промчалась модель еще восемь кругов — зачетные 500 метров. Новый всесоюзный рекорд в классе 10 см³ — 275 км/ч!

При первой же встрече с Вячеславом Соловьевым я спросил, как определяет он момент старта, чтобы модель показала потом наивысшую скорость.

— Не знаю, — ответил он.

Одни дают отмашку ровно через полтора круга, другие смотрят на секундомер, по сотням тренировок зная время разгона своей модели.

Вячеслав ловит этот момент в звуке мотора.

«Не знаю»... Он знает, но объяснить это другому очень трудно. Наверное, здесь то самое «шестое чувство», та интуиция, которая является составляющей спортивного таланта.

— Конечно, талант, — скажет мне Михаил Осипов, тренер сборной СССР по автомодельному спорту. — Именно поэтому, несмотря на последние неудачи, его ввели в состав главной команды страны.

Вячеслав Николаевич Соловьев — живая летопись автомоделизма. Немногим более двадцати лет назад появился у нас этот вид спорта. Немногим более двадцати лет назад за свою первую модель школьник Слава Соловьев получил значок «Юный техник СССР». И с тех пор его биография в спортивных отчетах, в судейских протоколах. Кандидат в мастера, мастер спорта СССР, мастер спорта международного класса, чемпион России, неоднократный чемпион и рекордсмен Советского Союза, Европы. Можете не поверить, но Вячеслав Николаевич сам точно не помнит, сколько раз был чемпионом страны — десять или двенадцать.

Но не спортом единым... Соловьев — студент-заочник. Знаем, скажете вы, что такое спортсмен — студент-заочник, хотя бы по пану Спортсмену из «Кабачка 13 стульев»: сколько лет этой передаче, а он все учится, учится...

— Необычайно одаренный человек, — скажет мне Е. В. Промыслов, проректор по учебной части Московского института гражданской авиации, заведующий кафедрой метрологии и измерительных приборов. — После третьего курса мы даже доверили ему заведование лабораторией метрологии.

Студент — и завлаб! Явление в научном мире нечастое. Сейчас Соловьев — дипломник, предлагают аспирантуру, потом... Словом, заманчивые перспективы.

И вот на такую биографию, на такую инженерную и спортивную судьбу — сразу две неудачи в конце прошлого сезона. Да еще какие! Спартакиада народов СССР, чемпионат Европы — и здесь и там не был призером... Хотя Вячеслав преодолел рубеж 275 км/ч и вошел в первую пятерку сильнейших спортсменов.

В лаборатории автомоделизма московского городского спортивно-технического автомотоклуба ДОСААФ сейчас горячие дни: готовятся к новому сезону. Стучат молотки, тоненько низкат крохотные сверла, шумно, многолюдно; только рабочее место Соловьева не занято. «Отойдет», — говорят друзья.

...Дома Вячеслав показал мне свою модель. Равнодушно открыл ящик стола, небрежно толкнул в мою сторону. Побитая, в рабочих шрамах. А за моей спиной трехлетний Илюшка — самый младший Соловьев — катал по полу другую, не менее прославленную модель прошлых лет.

Я вожу рукой по сине-белой машинке, нащупываю трещины в металле.

— Побилась на корде в Париже. Корд там непривычный.

Разговор сразу переходит от прошлого к будущему.

— Отремонтирую модель, отлакирую — дело привычное. На чемпионат мира выйду, с французом Дюраном поспорю, буду бороться за победу.

А пока модель в столе, а на кульмане — белый лист ватмана. Это уже не спорт, это дипломная работа студента. Но лист сияет первозданной белизной.

А мы говорим о житейских пустяках, о забавных случаях. И каждый думает о своем: я хочу узнать, о чем думает он, а он... ну не знаю я этого.

Мы говорим, а Вячеслав Николаевич что-то чертит по привычке, набрасывает какие-то линии на обычной писчей бумаге. И на каждом листе — автомобили, они разной формы, но и чем-то очень схожи — изяществом, что ли.

И я слушаю очередную историю. Както у корда обсуждали моделисты итоги обычной, рядовой тренировки. «Надо бы проверить момент зажигания...» Проходил мимо степенный человек, прислушался. Знаете, как это бывает: откройте капот — и столько добровольных советчиков соберется... А тот человек протолкался к центру круга, увидел крохотную грязную после тренировки машинку и вроде даже возмутился: «Игрушки. Мне бы ваши заботы». И дальше пошел.

Игрушки...

У автомоделизма есть важная особенность: здесь нет возрастного барьера — той обидной, хотя и естественной несправедливости, с которой сталкиваются люди почти во всех видах спорта. К тридцати-сорока приходит техническая зрелость, а впереди еще столько лет творческой работы, спортивного азарта, предстартовых волнений. Но появляется другой барьер — моральный: в тридцать лет машинка по кругу, и в сорок. И в пятьдесят — все те же игрушки?! Пробовал Вячеслав Николаевич работать тренером, вел секцию моделизма, в которой занимались школьники. Какого мальчишку не интересуют машинки — настоящие, такие быстрые и послушные. Но в 10—15 лет нет нужных познаний в технике, физике, механике, черчении. И свою первую серьезную боевую модель они смогут собрать нескоро. А мальчишкам результаты подавай сразу, немедленно! Многие ждать не хотели. Словом, не попался Соловьеву вдумчивый и терпеливый ученик.

Может, это единственное, в чем ему не повезло в жизни.

— Ну ладно, Вячеслав Николаевич! Не надо моделей. Но ведь есть еще метрология, серьезнейшая наука. Это вам не игрушки!

— Это точно, — соглашается он. — И солиднее, и престижнее.

И рассказывает опять какую-то историю, смысл которой сводится к тому, что в науку нельзя приходить в сорок, растратив многие годы на пустяки. А уж если так, то отдай науке всего себя — на все остальное не останется времени.

А между нами уже ворох бумажек с новыми и новыми силуэтами автомобилей. Спорт, наука... Покоя нет ни там, ни тут. Да он и не хочет покоя. Мастер спорта международного класса и студент-дипломник, многократный рекордсмен и чемпион страны, заведующий лабораторией метрологии Вячеслав Соловьев снова готовится взять свободный старт в своей жизни. Дорог несколько. Ждет Соловьев, решает. Не дает пока отмашки.

А. ЛОСКУТОВ

МОИСЕЕВ О МОИСЕЕВЕ

В издательстве ДОСААФ СССР готовится книга трехкратного чемпиона мира по мотокроссу заслуженного мастера спорта Геннадия Моисеева «Путь к Олимпу» (литературная запись Вильяма Смирнова). В ней известный гонщик рассказывает о своем спортивном пути, о товарищах, делится секретами мастерства. Ниже публикуется с некоторыми сокращениями одна из глав этой книги.

Я встречал на своем пути многих механиков. Это, как правило, люди беззаветно влюбленные в мотоспорт, его истинные энтузиасты, всегда стремящиеся хоть что-нибудь да усовершенствовать в заводской конструкции, а то и изобрести свое. Но сейчас я расскажу лишь об одном механике. И не потому, что обо всех не расскажешь. Просто этот человек занимал и занимает в моей жизни огромное место, вложил в мое становление как гонщика много сил, наконец, просто потому, что он мне очень дорог. Это мой младший брат Александр (я родился в 1948-м, а он — годом позже).

Любовь к «железкам» прорезалась у Саши еще в раннем детстве. Мы со старшим братом, как говорится, «собак гоняем» на улице, а Шура сидит дома и что-нибудь мастерит. То ли кораблик, то ли самолет. А позже стал собирать радиоприемники. И только когда у нас появился мотовелосипед — один на троих, он примкнул к нам. Втроем мы, конечно, дружными усилиями частенько ломали эту машину. Но ремонтом занимался в основном Саша. И не потому, что мы с Виктором отлынивали от этой работы. Просто Шура лучше нас разбирался в технике, все у него ловчей получалось. А мы со старшим братом ходили у него в подручных. Потом у нас в семье появился «Ковровец». Опять, разумеется, один на троих, и вновь вскоре нужно было его ремонтировать. И тут Шура оказался незаменимым, хотя езду любил не меньше нас. Вот только ездил он всегда аккуратно, жалел машину. Видно, любовь к умным механизмам пересиливала в нем водительский азарт.

Как и я, только чуть позже, он пришел в ленинградский Дворец пионеров и стал там заниматься мотоспортом. Выступал в соревнованиях и выполнил второй разряд. Не знаю, до каких вершин удалось бы ему добраться в спорте, но как-то само собой, незаметно для всех, да, наверное, и для себя он все более увлекался не гонками, а процессом подготовки к ним мотоцикла. Помнится, у меня сломался однажды карбюратор, к которому я привык, а я очень надеялся на его безотказную работу. Снял с двигателя, повертел в руках и сказал с сожалением:

— Жалко, хороший был карбюратор, но придется выбросить...

Я и в самом деле бросил карбюратор в кучу металлолома, да тут же и позабыл о нем. Прошло несколько дней, подходит Саша и протягивает его мне. Карбюратор как новенький. И дело, конечно, не в чистоте и блеске. Тут же Саша поставил отремонтированный карбюратор на двигатель моего мотоцикла, и мы опробовали его. Как же он прекрасно работал! И долго еще служил безотказно. Разумеется, это принесло мне большую радость. Но, кажется, Саша был обрадован еще больше.

Потом он пристрастился ко всякого рода дневникам. У него появилось множество блокнотов, записных книжек, толстых тетрадей в клеенчатых обложках, в них он записывал, у кого и что сломалось в мотоцикле, при каких обстоятельствах, каким образом следует устранить поломку. Вот эта удивительная пунктуальность позволяет Саше не упускать ни единой мелочи в подготовке машины к гонке. Впрочем, он считает, что в этом деле мелочей нет.

Затем он всерьез взялся за доскональное изучение форсировки гоночного мотора. Обстоятельной специальной литературы по этим вопросам у нас нет. Ему надо было до всего доходить своим умом, через долгую цепь ошибок и редкие удачи. Сначала у него получались двигатели, которые мы в шутку называли «сверхзвуковыми». Обороты они развивали большие, но заводились с трудом и, главное, на трассе не отдавали предполагаемой мощи. Сейчас Саша и сам уже не припомнит, над сколькими он мудрил моторами. Но всякий труд, если он целеустремленный, никогда не пропадает даром. В конце концов Саша разгадал все секреты форсировки гоночного двигателя, и со временем из-под его рук стали выходить такие моторы, на которых многие наши ребята становились победителями крупнейших соревнований. По моим подсчетам, не менее двадцати чемпионов страны и столько же призеров завоевали эти высокие звания благодаря его помощи. В семьдесят восьмом команда Ленинграда выиграла первенство СССР. И в этом — немалая заслуга Саши, его золотых рук.

А потом он вдруг загорелся идеей построить самому двигатель весь, от начала до конца (без коробки передач). И построил. Его кубатура была 350 см^3, но с этим двигателем я выиграл однажды гонку в классе «пятисоток».

Невольно вспоминаю другого механика, работающего в мотоциклетной фирме КТМ Зигфрида Штульбергера. Это высококлассный специалист, фанатик своего дела. Он ни минуты не сидит сложа руки, никогда не считает, что все уже сделал. Во всем этом у Зигфрида и Саши много общего. Но есть и одно существенное различие. Все «секреты» Штульбергер держит в глубокой тайне. А у Саши все на виду, и его знания принадлежат всем. Подойдет новичок, и Саша на него не пожалеет времени, терпеливо все растолкует. При этом для него совершенно не важно, из какой команды спортсмен — из своей или «чужой».

В 1973 году Андерссон привез на чемпионат мира «Ямаху» с новой задней подвеской, у которой ход был увеличен в два раза — до 220 миллиметров. На следующий год многие фирмы повторили эту новинку. И тогда Саша решил тоже «помозговать». Он задумал сделать подвеску с 300-миллиметровым ходом. Всю конструкцию сам рассчитал и сам изготовил. Попробовали мы ее на ЧЗ — хорошо пошла. А к семьдесят восьмому году уже почти все участники чемпионата мира выступали с подвеской сашиной конструкции. Значит, понравилась она гонщикам.

Кое-кто считает, что в свое время Саша понял: как гонщику ему не достичь самых высоких вершин, и тогда он решил все свои силы отдать мне, чтобы помочь завоевать золотую медаль чемпиона мира. Думаю, что этот мотив сыграл не последнюю роль в его становлении как механика высочайшего класса. Но вместе с тем и уверен: не будь меня, все равно бы в нем проявился незаурядный талант инженера-механика. Работать с мотоциклом он готов в любое время дня и ночи, на холоде, в жаре, при свете коптилки. Он может варить металл всеми видами сварки, работать на токарных и фрезерных станках, выполнять слесарные и лекальные работы, собирать электронные схемы — и все на самом высоком уровне, без малейшего намека на



Геннадий (слева) и Александр Моисеевы.

какую-то корысть. Только, как говорится, из любви к искусству, да еще из чувства дружбы, из уважения к ребятам, с которыми вырос.

Конечно же, у Саши ко мне отношение особое. Но он никогда не предпочитает меня другим. Напротив, всегда старается подчеркнуть, что все для него равны, ни для кого нет исключений. И за это его еще больше уважают и любят.

Для меня он, конечно, сделал очень много, просто невозможно подсчитать, какой труд он вложил в мое совершенствование. Любой гонщик знает, что нет мотоциклов, которые не выходят из строя. И мне сколько раз приходилось сходить с трассы из-за различных поломок. И каждый раз все машины ремонтировались сашиными руками. И не только ремонтировались, но и находились новые решения, усиливающие тот или иной узел, деталь, предотвращающие поломки в будущем.

Пришла пора, когда Саше стало мало одной технической подготовки. Он пошел учиться на заочное отделение Ленинградского института физической культуры имени Лесгафта. И закончил его успешно. Теперь он смотрит на нас, гонщиков, не только глазами механика, но и как тренер. И все мы, кто вольно или невольно «ломает» плоды его трудов, желаем ему со временем стать настоящим спортивным педагогом. Желаем этого от души, но где-то в душе и надеемся, что не бросит он своих любимых «железок». Кто же нам заменит его золотые руки...

РЕМОНТ КАРБЮРАТОРОВ ТЯЖЕЛЫХ МОТОЦИКЛОВ

СТРАНИЧКА МОТОЦИКЛИСТА

На машинах киевского и ирбитского заводов ранее применялись карбюраторы К—37 (К—37А) с цилиндрическим дросселем, на смену которым в последние годы пришли более долговечные и более совершенные приборы К—301 (К—302) с плоским дросселем. И те и другие, выпущенные в большом количестве, естественно, требуют ремонта после определенного срока.

Ремонт карбюратора начинают с разборки и тщательно моют его детали в бензине или керосине. Жиклеры кладут в баночку с ацетоном или растворителем нитрокрасок, чтобы удалить смолистые отложения. Чистить отверстия жиклеров можно только деревянной иглой. И ни в коем случае проволокой, чтобы не повредить поверхность калиброванного отверстия. Протирают детали плотной тканью, не оставляющей ворсинок. Чистые и сухие детали осматривают и определяют степень износа.

Корпус карбюратора может иметь трещины, поврежденные резьбы, износ отверстия под дроссель, изгиб фланца.

Трещины заделывают продающимися в магазинах эпоксидными клеем или шпаклевкой так, как указано на их этикетках. Края трещин для лучшего склеивания предварительно разделывают. При наличии мощного паяльника трещины можно запаять припоем ПОС-30 или ПОС-40 с последующей зачисткой места пайки до основного металла, чтобы не осталось наростов припоя.

Зазор между дросселем и стенками отверстия в корпусе К—37 не должен превышать 0,15 мм, иначе нарушается работа карбюратора. Некоторые мотолюбители пытаются восстанавливать первичные размеры отверстия или дросселя нанесением клеев (эпоксидных или БФ-2). Способ этот очень трудоемкий, а главное ненадежный. В таком случае проще заменить карбюратор.

У моделей К—301 и К—302 суммарный зазор между направляющими 1 и 2 в корпусе (рис. 1) и боковыми поверхностями «а» (рис. 2) дросселя допускается не более 1,5 мм. Если он превышает эту величину, корпус и щеку дросселя облуживают или наносят на них гальваническим способом цинк, а затем подгоняют по месту, обеспечивая свободное перемещение дросселя.

Так же поступают с обеими деталями дросселя, если толщина их стенок, скользящих в направляющих корпуса карбюратора уменьшилась вследствие износа с 3 до 2 мм, а высота — с 32,5 до 31,5 мм (см. рис. 2).

Фланцы карбюратора должны иметь чистую, ровную и плоскую поверхность, чтобы при установке на двигатель равномерно и плотно прижимали прокладку, не пропуская воздуха. Проверяют плоскость на плите или стекле, а обрабатывают, при необходимости, на фрезерном или токарном станке. Можно добиться хороших результатов и при помощи напильника, доводя поверхность фланца на шлифовальной шкурке, положенной на гладкую плиту или стекло. Толщина фланца после обработки — не менее 8 мм.

Поврежденную резьбу в отверстиях под регулировочные и другие винты исправляют, рассверлив отверстия и нарезав резьбу следующего большего диаметра. В этом случае необходимо изготовить или подобрать новые винты по образцу старых, естественно, с соответствующей резьбой.

Поплавок проверяют на герметичность, погружая его в горячую воду. Выходящие из него пузырьки воздуха укажут место повреждения. Небольшие трещины и пробоины можно запаять или заделать эпоксидным клеем. Вес поплавка в любом из карбюраторов после ремонта — не более 8,6 г.

Особое влияние на работу карбюратора оказывают жиклеры. Если их калиброванные отверстия не имеют механических повреждений, значит после тщательной промывки они пригодны для дальнейшей службы. Заменять жиклеры надо только равноценными по пропускной способности. Проверить ее можно, проливая через жиклер воду (эта операция подробно изложена в статье «Если «поколдовать» над жиклерами», см. стр. 22—23). Пользуясь этим методом, удается точно подогнать жиклеры от других карбюраторов.

П. КОТОВ, инженер

Рис. 1. Корпус карбюратора К—301 (К—302): 1 — направляющая корпуса дросселя; 2 — направляющая щеки дросселя.

Рис. 2. Корпус (внизу) и щека дросселя карбюратора К—301 (К—302): а — боковые поверхности.

СЕРВИС

Спрос и предложение

Автомобильные принадлежности всегда пользовались достаточно широким спросом. В последнее время спрос этот возрастал особенно интенсивно. Если в 1977 году магазин столичного автотехцентра реализовал таких товаров на 1,8 миллиона рублей, то всего лишь через год — на 3,5 миллиона, еще через год — на 5,5 миллиона. В году нынешнем объем товарооборота наверняка приблизится к 6,5 миллиона рублей. Такой стремительный рост обусловлен, в общем-то, очевидными причинами. Значительно повысились доходы населения, улучшилось качество многих изделий, увеличился их выпуск и очень расширилась номенклатура. Начинали мы с продажи товаров всего нескольких десятков названий, теперь их больше 250. Эта цифра, возможно, близка к оптимальной. Однако об этом чуть позже, а прежде хотелось бы отметить, что, оперируя понятием «автопринадлежности», нельзя забывать о существенной разнице между отдельными изделиями этой, вроде бы, единой группы товаров. Брызговики, скажем, это одно, а грузовой прицеп, прицепная дача и даже электронасос для подкачки шин — совсем иное. Различия в сложности изготовления и эксплуатации, в цене обязывают по-разному ставить и вопрос о дальнейшем развитии их выпуска.

Несмотря на значительный рост производства автопринадлежностей, до полного удовлетворения спроса еще далеко. Проблема сводится к тому, как в этих целях лучше использовать имеющиеся возможности. В этом отношении очень полезна, думается, анкета, которая подготовлена сотрудниками филиала НАМИ вместе с редакцией журнала «За рулем» и опубликована в мартовском номере. Обработка анкетных данных позволит точнее определить запросы потребителей, тенденцию изменения этих запросов, конкретную потребность в тех или иных товарах. Однако вопрос хотелось бы поставить несколько шире, с тем чтобы в какой-то мере помочь объединению усилий промышленности, торговли и автолюбителей, которые, на мой взгляд, не могут, не должны оставаться в этом триедином комплексе пассивным элементом. Сегодня же их участие в решении проблемы более чем скромно — потребитель просто ждет, что предложат его вниманию предприятие и магазин, и только потом голосует за или против собственным рублем. Было бы неплохо, например, помимо весьма полезного анкетирования организовать постоянно обновляющуюся выставку автопринадлежностей — республиканского, скажем, масштаба. Промышленные предприятия, конструкторские организации, даже отдельные энтузиасты могли бы представлять на выставку свои образцы изделий, квалифицированный совет специалистов оценивал бы их технические достоинства, представители торговли и сами автолюбители могли бы вполне авторитетно сказать и свое слово.

Спору нет, одна только выставка подобного рода, как бы хорошо она ни была организована, всех вопросов не решит. Нужно и повышение активности промышленных предприятий, и улучшение работы торговли, и совершенствование системы заказов.

Сейчас подавляющее большинство товаров магазины получают через оптовые базы, предварительные сделки совершаются, как правило, на оптовых ярмарках. Форма эта традиционная, в принципе себя оправдывает, однако имеет и свои недостатки. Один из них — разрыв между тем, что предлагается на ярмарках, и тем, что позже появляется на прилавке. Несмотря на заказы «Росхульттторга», мы, например, хронически получаем в мизерном количестве или вовсе не получаем канистры, сливные удлинители для канистр, домкраты, наборы инструментов, в особенности это относится к свечным и торцовым ключам, угловым и сферическим зеркалам, шипам для шин. А на ярмарке все эти товары предлагаются если не в изобилии, то в солидных партиях.

Случается, в ярмарочных павильонах демонстрируют одно, а поставляют нечто иное. Так из года в год происходит с чехлами на автомобильные сиденья. Назвать этот товар дефицитным, вроде, нельзя — в продаже чехлы всегда есть, однако таких безвкусных расцветок, что охотников на них мало. Московская галантерейная фабрика № 4 почему-то с этим мирится. Больше того, не так давно с этой фабрики нам поставили чехлы для ЗАЗ—966 в количестве, явно превышающем число автомобилей этой модели в столице.

На наш взгляд, промышленные предприятия должны нести большую ответственность за выполнение тех обязательств, которые были взяты ими на оптовых ярмарках. Вместе с тем ничто не должно мешать налаживанию прямых связей по принципу «предприятие — магазин». Здесь совсем не обязательно гнаться за масштабами. Если завод, находящийся, скажем, в Свердловске, способен выпустить партию изделий, интересных для автолюбителя, отвечающих нормам безопасности, и местные торговые организации готовы их реализовать, почему от этого взаимовыгодного дела надо отказываться? Уверен, дефицит ряда товаров можно было бы ликвидировать и таким образом.

Наш собственный опыт прямых связей невелик. Больше того, были случаи и неудач — весьма, кстати, поучительных. Так, с одним из предприятий мы договорились о поставке партии эмблем — пяти олимпийских колец и симпатичного олимпийского мишки. На деле значительную часть заказа оно покрыло аляповатыми эмблемами — несуразный автомобиль и голубь. Внятных объяснений от руководителей предприятия мы не получили.

Казус вышел и с лодкой-домом на прицепе. Этой громоздкой и плохо оборудованной махиной желающие могут «полюбоваться» в салоне нашего автомагазина. Предложение представителя одного из горьковских предприятий показалось нам заманчивым, тем более что лодки уже были готовы. Автолюбители очень охотно берут прицепы — «Скиф», а также грузовой мытищинского завода. Подумалось, что и прицепная лодка-дом, предназначенная для удобного отдыха на воде, тоже найдет спрос. Этого не произошло. Лодка тяжела — трое мужчин с трудом стащат ее в воду. Она не имеет двигателя. Значит, его надо покупать дополнительно, однако место для его монтажа не слишком надежно. И наконец, лодка некомфортабельна. К тому же и цена 3500 рублей никак не соответствует набору ее достоинств.

Тем не менее мы не намерены отказываться от прямых связей. Они, бесспорно, сыграют свою роль в ликвидации дефицита на ряд изделий и в расширении номенклатуры автопринадлежностей. Насколько вырастет в ближайшие годы эта номенклатура — вопрос особый. Нужды автолюбителя не бесконечны, и некоторые предложения, касающиеся новых изделий, представляются по меньшей мере сомнительными. Например, предлагалось включить в число автопринадлежностей сложные диагностические приборы. Зачем, если работы, для которых они предназначены, выполнят СТО?

Вполне вероятно, что организация постоянной выставки автопринадлежностей в значительной мере будет способствовать и дальнейшему расширению номенклатуры. Еще далеко не исчерпаны резервы и возможности для того, чтобы в достатке предоставить миллионам автолюбителей изделия полезные, надежные, красивые — под стать современному легковому автомобилю.

И. КИСЕЛЕВ,
заместитель генерального директора объединения «Мосавтотехобслуживание»

В МИРЕ МОТОРОВ

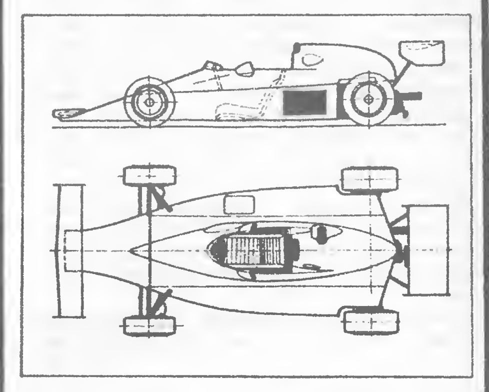
«АВИА-АЕ2»

Все пять этапов Кубка дружбы социалистических стран 1979 года по кольцевым автомобильным гонкам в классе Б8-1300 см³ выиграл чехословацкий спортсмен В. Лим на «Авиа-АЕ2». Эту новую машину формулы «Восток» спроектировал и построил на заводе «Авиа» (ЧССР) он сам.

Как и на всех современных гоночных автомобилях, силовой агрегат у «Авиа-АЕ2» установлен позади сиденья, перед задними ведущими колесами — так называемая компоновка с центральным расположением двигателя. Радиаторы (слева — для воды, справа — для масла) установлены не в носовой части кузова, а непосредственно перед ведущими колесами. Вращающиеся колеса, увлекая воздух, создают «вентиляторный эффект» позади радиаторов. Стеклопластиковому кузову придана клиновидная форма, а на передней и задней его частях смонтированы антикрылья.

Кинематика независимой пружинной подвески всех колес рассчитана так, чтобы максимально использовать возможности низкопрофильных (отношение высоты профиля к его ширине 0,45) гоночных шин «Барум-ОР20».

Для снижения аэродинамических потерь пружины передней подвески убраны внутрь кузова. Рычаги и пружины присоединены к раме, сваренной из труб 28×1,5 мм в виде пространственной фермы. Непосредственно позади сиденья находится 30-литровый бензобак.



Двигатель, в соответствии с требованиями формулы «Восток», должен быть от серийного легкового автомобиля, выпущенного в одной из социалистических стран; форсировка его сильно ограничена. Как большая часть машин этой формулы, «Авиа-АЕ2» оснащена мотором ВАЗ—21011. Коробка передач и сцепление — от «Вартбурга-353», дисковые тормоза диаметром 240 мм — от «Шкоды-105» и «Дачии».

Вацлав Лим в 1979 году принял на «Авиа-АЕ2» 13 стартов в международных и республиканских гонках и все 13 раз финишировал первым.

Техническая характеристика. Рабочий объем двигателя — 1298 см³. Мощность — 90 л. с. при 7000 об/мин. Число передач — 4. Передаточное число главной передачи — от 3,66 до 4,22. Длина — 4030 мм. Ширина — 1730 мм. Высота — 900 мм. База — 2300 мм. Колея: впереди — 1530 мм, сзади — 1450 мм. Дорожный просвет — 76 мм. Шины: 195Р—13 (передние) и 235Р—13 (задние). Масса машины (с водой и маслом, но без бензина) — 424 кг. Максимальная скорость — 220 км/ч.

«ЕЛЬЧ-БЕРЛИЕ-ПР110»

Автомобильный завод в г. Ельч (ПНР) наряду с тяжелыми грузовиками выпускает городские автобусы модели «ПР110», которые являются основным средством для перевозки пассажиров в крупных городах республики.

Силовой агрегат этой машины, на производство которой приобретена лицензия у французской фирмы «Берлие», установлен сзади. Просторный салон с тремя дверьми рассчитан на перевозку 110 пассажиров (из них 36 сидящих).

Техническая характеристика. Тип двигателя — дизель. Число цилиндров — 6. Рабочий объем — 11 100 см³. Мощность — 185 л. с. при 2200 об/мин. Число передач в трансмиссии — 4. Колесная формула 4×2. Шины — 10,00 Р—20. Длина — 12 000 мм. Ширина — 2500 мм. Высота — 3070 мм. База — 6100 мм. Снаряженная масса — 9840 кг. Скорость — 67 км/ч.

ПОЛТОРА МИЛЛИОНА ПОСЕТИТЕЛЕЙ

Самый крупный в Европе заводской автомобильный музей находится в Штуттгарте. Он принадлежит фирме «Даймлер-Бенц». Его экспозиция с 1951 года размещается в трехэтажном здании на площади 3500 м². Среди 140 экспонатов первые конструкции автомобилей двигателей К. Бенца и Г. Даймлера, различные образцы автомобилей (в том числе и гоночных) марок «Бенц», «Даймлер», «Мерседес», «Мерседес-Бенц». За прошедшие 28 лет музей посетило свыше полутора миллионов человек.

ВЕЗДЕСУЩИЙ «МЕХАРИ»

Простой, так называемый утилитарный, автомобиль «Мехари» находится в производственной программе фирмы «Ситроен» уже 11 лет. Но только теперь, в связи с повышенным интересом к таким машинам, она сочла целесообразным поставить на конвейер вариант «Мехари 4×4» с приводом на все колеса. В отличие от обычных легковых «ситроенов» у всех «мехари» кузов не из стали, а из термопластика АБС (акрилонитрил-бутадиен-стирен). Он имеет тент и может быть переоборудован из четырехместного в двухместный. Панели кузова делают бежевого, желтого, оранжевого или зеленого цвета.

Самой интересной частью машины является ее четырехступенчатая трансмиссия (передаточное число высшей передачи не 1,00, а 1,42) с редуктором (2,6), который можно включать на трех низших передачах — таким образом у «Мехари» семь передач. Задний дифференциал (как у нашего ЛуАЗ—969М) блокируется вручную при помощи рычажка, смонтированного между сиденьями. Благодаря незначительной массе (715 кг, из которых на передние колеса приходится 425 кг) автомобиль с 29-сильным двухцилиндровым (602 см³) мотором обладает хорошей динамикой.

Габарит «Мехари 4×4»: 3685×1530×1637 мм. База — 2370 мм. Дорожный просвет в зависимости от нагрузки 200—240 мм. Скорость не превышает 100 км/ч; расход топлива — 6,5—7,5 л/100 км на шоссе и 8,00—9,0 л/100 км по проселку.

МОЛОДЯЩИЙСЯ 127-й

Базовая модель легкового автомобиля держится в производстве без значительных изменений, как правило, 8—10 лет. Некоторые, наиболее удачные конструкции, получившие высокую оценку потребителей, сходят с конвейера подчас 15—20 лет.

Чтобы продлить существование той или иной машины, многие заводы идут на создание модернизированных вариантов, существующих параллельно с базовой. Так, появившийся в марте 1971 года ФИАТ-127 («За рулем», 1971, № 8) в дополнение к основному 900-кубовому мотору получил 1050-кубовую разновидность («За рулем», 1978, № 3, стр. 39).

В 1979 году увидела свет еще одна модификация — «ФИАТ-127-Топ» (1050 см³, 50 л. с.) — с более дорогими отделкой и оборудованием. Оно включает атермальные стекла, обогреватель и стеклоочиститель заднего стекла, колеса с расширенными ободами и измененным оформлением. Получил автомобиль и новые декоративные элементы: защитные брусья на боковинах кузова, измененного рисунка решетку на передней панели, а окрашивается он металлизированной эмалью.

КОРОТКО

●●●

В соответствии с договором, заключенным летом 1979 года между Министерством машиностроения ПНР и фирмой ФИАТ (Италия), с 1981 года завод ФСМ в Бельско-Бяла и Тыхи развернет производство новой малогабаритной модели «ФИАТ-зеро».

●●●

По прогнозам специалистов, к 2000 году парк легковых автомобилей на нашей планете достигнет 500 миллионов, а грузовых — 164 миллионов.

●●●

Европейские автомобильные предприятия, ранее принадлежавшие американскому концерну «Крайслер», перешли теперь в собственность французской фирмы «Пежо». Модели СИМКА (Франция) теперь называются «Тальбо́», а «Санбим» и «Хиллман» (Англия) — «То́лбот».

●●●

Среди экспонатов франкфуртской автомобильной выставки, проходившей в конце 1979 года, была впервые представлена машина, изготовленная в Андорре. Опытный образец спортивного автомобиля «Гартунг» экспонировался с временным кузовом.

●●●

За последние годы в ФРГ начинает приобретать все большее распространение классификация дорожных мотоциклов не по рабочему объему, а по мощности (до 10, до 17, до 27, до 50 и свыше 50 л. с.).

●●●

Японский завод «Хонда» для первенства мира по кольцевым гонкам построил мотоцикл класса 500 см³. У его двигателя необычная конструкция — цилиндры и поршни имеют не круглую, а овальную форму, а каждый цилиндр обслуживают по восемь клапанов.

●●●

Гидротрансформатор, по конструкции подобный тому, что применяется в автомобильных автоматических трансмиссиях, на мотоциклах встречается крайне редко. В настоящее время с ним выпускаются лишь две модели: «Хонда-400А» (Япония) и «Мото-гуцци-конверт» (Италия).

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

ОБРАБОТКА КУЗОВА

«Какие этапы антикоррозионной обработки проходит кузов «москвичей» на заводе?» — спрашивает Н. Мелешко из г. Алексеевки Белгородской области.

В производственном объединении «Москвич» нам сообщили, что кузов автомобиля вначале фосфатируют, затем грунтуют. После этого днище и колесные арки покрывают антикоррозионной мастикой БПМ-1, а сварные швы обрабатывают защитным средством — «Пластизоль-Д4А». В скрытые полости дверей и порогов вносят специальный состав «Лобакон». Завершают процесс обработки повторной грунтовкой и полной окраской.

КОММЕНТАРИЙ К ОПРОКИДЫВАТЕЛЮ

В. Пушкарев из Ижевска, другие автолюбители просят описать конструкцию захвата, используемого при опрокидывании автомобиля посредством устройства, описанного в июльском номере «За рулем» за 1979 год.

Опрокинуть автомобиль могут пятьшесть человек. Удобнее при этом использовать захват из трубы длиной 3 м и диаметром 25 мм, к которой приварены два пальца, вставляемые в гнезда для домкрата. Пальцы должны быть такой длины, чтобы выступали с противоположной стороны гнезд. В выступающих частях пальцев сверлят отверстия под болты, которыми фиксируют захват в гнездах.

Некоторые автолюбители опасаются, что машина опрокинется слишком резко. Этого не произойдет, так как под действием своего веса автомобиль будет стремиться к исходному положению, и только в самом конце подъема, когда центр тяжести пересечет ось подвижных роликов, его необходимо слегка поддержать для плавного выхода в конечное положение.

ГДЕ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ АККУМУЛЯТОР

С таким вопросом в редакцию обратился автолюбитель А. Гитерюк из г. Геленджика Краснодарского края. Его заинтересовали также правила приемки батарей в ремонт. Отвечают специалисты объединения «Росавтотехобслуживание».

В соответствии с указанием Министерства автомобильного транспорта РСФСР, предприятия, занимающиеся ремонтом и зарядкой аккумуляторов, обязаны обеспечить приемку старых батарей, принадлежащих владельцам автомобилей. Им оплачивают по заготовительной цене на бытовой лом содержащийся в аккумуляторах свинец и продают за наличный расчет новые или отремонтированные батареи.

ЧЕРТЕЖИ ГЛУШИТЕЛЯ

«В «Справочной службе» октябрьского номера за 1979 год, — пишет Н. Голозубов из Орска, — я прочитал ответ АЗЛК на вопрос об изготовлении глушителей для «москвичей» в домашних условиях. Считаю мнение завода о невозможности выполнения такой работы самими автолюбителями неверным. Ведь будут ли делать глушители другие предприятия — еще вопрос. Пока же глушители выходят из строя, а в продаже их нет». Такой же точки зрения придерживаются и свердловчанин Г. Маслов, некоторые другие читатели.

Редакция ознакомила с этими письмами работников автозавода имени Ленинского комсомола. Вот что нам сообщили.

Публиковать чертежи системы выпуска отработавших газов автомобилей «Москвич» и рекомендовать самостоятельно изготовлять отдельные ее узлы как для снятых с производства, так и для выпускаемых сейчас моделей АЗЛК считает недопустимым.

Дело в том, что изготовление самого глушителя, выпускных труб в условиях индивидуального гаража не может быть доброкачественным. Да и требуемые для этого материалы не поступают в продажу.

Что касается производства, то АЗЛК выслал чертежи глушителя «Москвича—408» двадцати двум, а «Москвича—412» — восемнадцати предприятиям, заинтересованным в выпуске запчастей к автомобилям индивидуального пользования. Поэтому есть все основания рассчитывать, что по крайней мере некоторые из них уже в ближайшее время освоят производство глушителей и начнут поставлять их в торговую сеть.

ШАРОВЫЕ ОПОРЫ—ИНЫЕ

«У моего «Москвича—2140б» нижние шаровые опоры передней подвески имеют пресс-масленки для смазки. Однако ни в заводской инструкции, ни в сервисной книжке упоминания об опорах такой конструкции нет. Чем это объяснить?» — спрашивает Д. Максимов из Ленинграда.

Как сообщили редакции на автозаводе имени Ленинского комсомола, «москвичи—2140б» комплектуются барабанными тормозами передних колес. Поэтому изменена, по сравнению с моделью «2140», и конструкция нижних шаровых опор. Они требуют периодической смазки (каждые 5000 километров) и снабжены для этого пресс-масленками.

Соответствующие указания внесены в 3-е издание инструкции по эксплуатации автомобиля «Москвич—1500» на стр. 73 в примечании к таблице 3. К сожалению, в инструкции в данном примечании пропущено слово «барабанными».

ТЕМПЕРАТУРА ДЕТАЛЕЙ ДВИГАТЕЛЯ

«Часто встречал в технической литературе выражение «высокая тепловая напряженность деталей двигателя». Но нигде не смог найти конкретных данных о температуре отдельных деталей автомобильного двигателя во время работы», — сетует Ю. Никольский из Читы.

Во время работы автомобильного двигателя в камере сгорания в момент вспышки смеси температура достигает 2000—3000°С. Выпускной клапан бывает нагрет до 600—900°С, поршень — до 180—300°, верхняя головка шатуна — 140—220°, шатунный подшипник коленчатого вала — 120—190°, коренной подшипник коленчатого вала — 100—170°, масляный картер — 80—150°, вода вокруг цилиндров — 80—130°.

САМОМУ НЕЛЬЗЯ

«Все чаще в печати появляются сообщения о переоборудовании грузовиков и автобусов на питание природным газом вместо бензина. А нельзя ли перевести на это дешевое топливо свой легковой автомобиль? Как это сделать?» — спрашивает автолюбитель И. Федоренко из Киева. Эти же вопросы интересуют читателей И. Гизбрехта из г. Омска, москвича Я. Сосновского.
Отвечают специалисты НАМИ.

Автомобильные карбюраторные двигатели, в том числе легковых машин, в принципе можно перевести на газообразное топливо. Но только на заводе, а не самому.

Наша промышленность освоила производство газобаллонных грузовиков ЗИЛ и ГАЗ, автобусов ЛиАЗ и такси ГАЗ—24-07.

Модификации других марок, которые работали бы на газе, у нас в стране не выпускаются.

Разумеется, что автомобили с газовым питанием, как и все другие новые машины, поступают на производство после очень серьезных государственных или межведомственных испытаний, проводимых ответственной и компетентной комиссией. И, безусловно, не допускается применение газообразного топлива на автомобилях, не прошедших такие испытания, то есть на разного рода самоделках или с переделанными своими силами двигателями. Поскольку у нас не поступают в продажу газобаллонные автомобили для индивидуального пользования, станции заправки газом не отпускают его за наличный расчет.

Выводы вы легко сделаете сами. Ни переделать свой автомобиль на питание газом, ни эксплуатировать его вам не разрешат. Это опасно и для машины, и для ее владельца, и для всех окружающих.

ЗАПЧАСТИ ПО ПОЧТЕ

Автолюбитель А. Ефанов из г. Челябинска спрашивает, можно ли заказать по почте запасные части для «Москвича» с ручным управлением. Ответ мы получили в Министерстве торговли СССР.

Высылает запчасти по предварительным заявкам инвалидов Великой Отечественной войны, труда и с детства, имеющих в личном пользовании легковые автомобили «Москвич» с ручным управлением, горьковская база «Роспосылторга». Ее почтовый адрес: 603000, г. Горький, С-99, ул. Федосеенко.

ТОЛЬКО ДЛЯ ЗИМЫ

В. Горохов из Архангельска спрашивает, можно ли использовать масла АСзП-10 и АСзП-6 для мотора автомобиля «Москвич—408».

В управлении главного конструктора АЗЛК редакции сообщили, что указанные масла годятся для двигателя «Москвича—408» только зимой, причем АСзП-10 при температурах окружающего воздуха от −15° до −20° С, а АСзП-6 при температуре около −30° С. Они способны быстро разлагаться при плюсовых температурах, поэтому использование их летом неизбежно приведет к повышенному износу и выходу из строя деталей двигателя.

СЫПУЧЕСТЬ И ЦВЕТ

«Запорожцы» с ручным управлением ЗАЗ—968Б, ЗАЗ—968Р комплектуются электромагнитным сцеплением. Можно ли для этого сцепления использовать ферромагнитный порошок, долгое время хранившийся дома? С таким вопросом обратился в редакцию Э. Ваганов из Павлодара.

На мелитопольском моторном заводе нам разъяснили, что ферромагнитный порошок вполне пригоден для использования, если он не потерял сыпучесть и свой светло-серый цвет.

АВТОМОБИЛИ «МАЙБАХ»

Ленинградец Ю. Коренев интересуется автомобилями марки «Майбах» и просит сообщить, выпускаются ли они сейчас.

Немецкий инженер Вильгельм Майбах был одним из помощников известного изобретателя Готлиба Даймлера. В 1909 году Майбах организовал в г. Фридрихсгафен собственное конструкторское бюро и небольшое предприятие по производству авиационных моторов. Выпуск автомобилей «Майбах» был начат в 1921 году и продолжался до 1942 года. Это были представительские машины высшего класса с рядом конструктивных особенностей, среди которых — клапанные пружины в виде миниатюрных рессор, полуавтоматическая коробка передач, 12-цилиндровый двигатель. Завод кузова не строил, он делал лишь шасси.

В настоящее время фирма «Майбах» является частью моторостроительного объединения МВМ (ФРГ) и полностью отошла от автомобильного производства.

ПО ТУ СТОРОНУ

БРОНИРОВАННЫЙ КУЛАК ПОЛИЦИИ

Еще полвека назад у одного немецкого изобретателя в полицейской форме возникла в буквальном смысле сногсшибательная мысль — использовать для борьбы с демонстрациями воду. Называлось это освежить горячие головы. И вот, во время массовых выступлений в 1931 году в Берлине появилась обычная с виду автоцистерна для поливки улиц, но с башней. Из нее-то и хлынула ледяная струя. Это была первая специальная машина для разгона массовых демонстраций: цистерна, вмещавшая 5000 литров воды, на шасси 5-тонного грузовика «Мерседес-Бенц». Эта машина стала родоначальницей, можно сказать, нового вида техники — техники подавления выступлений трудящихся, столь популярной в современных капиталистических странах.

Конструкторы от полиции, опираясь на техническую мощь автомобильных концернов, придумали с тех пор немало изощренных средств борьбы с народными волнениями, в финале которых развертывается порой настоящее сражение. Тогда на улицы, ставшие полем боя, выходит мощная техника из бронированного арсенала полиции, предназначенная для устрашения и усмирения.

Устройство самой распространенной из таких машин предельно просто. На базе стандартного грузовика устанавливаются цистерна емкостью 4000—6000 литров и водяной насос, который под большим давлением подает воду в лафетные стволы. Они смонтированы на крыше многоместной кабины во вращающихся башнях или под прозрачными пуленепробиваемыми колпаками. Давление струи «водяной пушки» достигает 20 атм, чего вполне достаточно, чтобы не только сбить демонстранта с ног, но и нанести ему тяжелые увечья. На водомете используют различные насадки, которые могут создавать и простой — «более гуманный» — дождик. Радиус действия водяной пушки — до 60 метров.

Как и любая пушка, водяная имеет мертвую зону непосредственно перед автомобилем. Чтобы, не дай бог, участники демонстраций не воспользовались ею, под кабиной и бамперами конструкторы расположили скрытые брандспойты.

Экипаж такой «поливальной» машины обычно составляет пять человек, из них один-двое «стрелки»-водометчики. На машинах установлены прожекторы, громкоговорители, радиостанции. Все стекла кабины, фары, подфарники, «бойницы» защищены металлическими сетками, а подчас применяется легкое бронирование. Так, у американских расистов из города Джексона популярен «танк Томпсона» — бронированный автомобиль, у которого в герметичном корпусе, помимо брандспойтов, помещается 14 бойниц для обстрела демонстрантов из ручного оружия. Не отстают от «изобретателей» из Джексона деятели западногерманских заводов МАН и «Даймлер-Бенц», соорудившие бронированные чудища для полиции Мюнхена и Западного Берлина. Водометное снаряжение для них поставляют фирмы, которые специализируются на производстве поливо-моечных и пожарных машин, в частности «Метц» и «Майер» (ФРГ). Специальное оснащение делает их в два-три раза дороже базовых автомобилей, но тут уж фирмы не скупятся на расходы, тем более что эти их произведения уже становятся предметом экспорта.

Впрочем, одними водяными струями справиться с демонстрантами становится уже тяжеловато. Сегодня на помощь гражданской и военной полиции призваны и настоящие армейские боевые машины, специально приспособленные для уличных боев. Колесные бронеавтомобили поступают на службу полиции западных стран давно, еще с 20-х годов. Вначале это были устаревшие армейские броневики, которые служили для устрашения народа и поднятия духа полиции. И все чаще их пулеметы находили применение. С наступлением в истории Европы «коричневого периода» перед фашистской полицией встала проблема создания специальной бронированной техники для усмирения населения. И гитлеровские «шупо» добились приоритета в этой области. Первый полицейский бронеавтомобиль был представлен на международной автомобильной выставке в Берлине в 1938 году. Он был построен известным поставщиком оружия германских милитаристов фирмой «Крупп» на армейском трехосном шасси с двумя постами управления.

Сегодня полиция любой капиталистической страны может похвастать целым арсеналом боевой техники, среди которой самым мощным является трехосный бронеавтомобиль «Саладин», построенный в Англии и прозванный «колесным танком». Он оснащен 76-миллиметровой пушкой, пулеметами, гранатометами — и все это против безоружных людей! Он проявил свои возможности во время уличных боев в многострадальном Ольстере. Эти же машины не раз бросали против борцов за гражданские свободы приспешники диктаторских режимов в ряде стран Латинской Америки. Герметичные корпуса полицейских броневиков защищают экипаж от слезоточивых и отравляющих газов, направленных против мирных людей, имеют противопульную броню толщиной 6—12 мм. Они оснащаются также средствами двусторонней связи, осветителями, громкоговорителями для «уговаривания» демонстрантов, а смотровые щели, фары и люки башен защищены пуленепробиваемыми стеклами, экранами или стальными сетками — на случай непосредственного общения с населением. Их максимальная скорость доходит до 100 км/ч.

Полицию современных капиталистических стран сейчас уже не устраивает универсальная машина для ведения боевых действий на городских улицах. Методы подавления недовольных, тактика борьбы с забастовщиками, борцами за гражданские права стали изощренней. Соответственно изменилась и техника — появились специализированные машины. Вот одна из них — бронетранспортер УР-416 для перевозки нарядов полиции. Он построен на шасси вездеходного грузовика «Унимог» (4×4) фирмой «Рейнштааль» (ФРГ), которая в свое время поставляла гитлеровскому вермахту танки. УР-416 предназначен только для перевозки 10 полицейских и не имеет собственного вооружения, но снабжен легким, 6,5-миллиметровым бронированием.

В европейских странах сейчас применяются различные армейские бронеавтомобили, приспособленные для полицейских нужд и выпускаемые английскими фирмами «Альвис» и «Дэймлер», западногерманскими «Даймлер-Бенц», «Бюссинг» и «Хеншель», швейцарской «Моваг». Для оттеснения людских масс и отражения ответных действий на машины навешивают спереди защитные трубчатые рамы, брусья, натягивают на решетчатые каркасы шириной 4—5 метров металлические сетки или просто стальные клинообразные щиты, наподобие снежных отвалов. Только работают эти машины вовсе не со снегом. Вклинивается такая бронированная масса с ходу в людское море, расчищая проходы для полиции, разбрасывает людей, подминает их под себя.

Такова современная техника, призванная любыми средствами защитить интересы монополистов, попирающих права трудящихся, о свободе которых так любят поговорить на Западе.

Современное буржуазное общество, основанное на эксплуатации и насилии, постоянно сотрясают мощные народные выступления. Трудящиеся борются за свои права, выступают в поддержку мирных предложений Советского Союза и социалистических стран, заявляют о своей солидарности с народами развивающихся стран. Многотысячные людские массы выливаются на улицы городов, публично заявляя о своих правах и требованиях. А навстречу мирным демонстрантам устремляется мощный кулак полиции, закованный в броню, защищенный пуленепробиваемыми стеклами, обстреливающий беззащитных людей из пулеметов и гранатометов, сбивающий с ног ледяной водой...

Но ни самая современная техника, предназначенная для подавления народных выступлений, ни пули, ни слезоточивые газы, ни ледяные струи не могут уже остановить возрастающее недовольство трудящихся «свободами» капиталистического общества.

Д. НАДЕЖДИН

Бронеавтомобиль «Моваг» гамбургской полиции снабжен решетчатым щитом со стальной сеткой для оттеснения демонстрантов и создания «фронта работ» для полиции.

Бронеавтомобиль «Бюссинг» с бронированным клинообразным щитом, которым полиция прокладывает себе дорогу в людских массах.

Тяжелая бронированная передвижная крепость, с окнами-бойницами, оснащенная двумя водяными пушками в надстройке на крыше. Смонтирована на шасси «Мерседес-Бенц» ЛПК-1624/36 с шестицилиндровым двигателем мощностью 240 л. с. Состоит на вооружении западноберлинской полиции.



АВТОГОНКИ

Личное первенство Европы 1979 года на легковых автомобилях **группы 2** закончилось уверенной победой итальянцев К. Фачетти и М. Финотто. Они выступали на автомобиле БМВ-3,0 КСЛ. Чемпионом Европы по кольцевым гонкам на машинах **формулы III** стал француз А. Прост на «Мартини-М27» с форсированным до 168 л. с. (при 5300 об/мин) двигателем «Рено-20» (4 цилиндра, 1995 см³).

* * *

Бельгиец Ж. Икс победил в серии из 11 гонок **«Кан-Ам»** (Канадско-американские гонки) на гоночных автомобилях с 5-литровыми двигателями. Он выступал на машине «Лола-Т333-КС» с 550-сильным мотором «Шевроле».

АВТОКРОСС

Кубок Европы разыгрывается на специальных одноместных кроссовых автомобилях — багги в 10 этапов. В 1979 году победил В. Резель (ФРГ) на багги с 2-литровым мотором «Фольксваген». Впервые в этих соревнованиях выступали кроссмены ЧССР, и довольно успешно. Я. Хошек вышел по сумме очков на третье место, А. Гавел — на пятое.

* * *

Традиционный кросс **«Баха-1000»** протяженностью 1000 миль (около 1600 км) проходил на юге Мексики. Победил экипаж У. Ивенс—Н. Флорио (США) на пикапе «Додж» с четырьмя ведущими колесами и 7-литровым 550-сильным двигателем.

МОТОКРОСС

Чемпионат Европы 1979 года на машинах класса **1000 см³ с коляской**, состоявший из 12 этапов, закончился победой швейцарского экипажа — братьев Эмиля и Роланда Болльхальдеров на мотоцикле «Ямаха» с боковым прицепом ЭМЛ. Советские спортсмены в этом чемпионате не выступали.

* * *

Первенство мира в классе 500 см³ закончилось победой молодого английского гонщика Грехема Нойса.

Итоговая сумма очков: 1. Г. Нойс (Англия), «Хонда» — 225; 2. Г. Вольсинк (Голландия), «Сузуки» — 177; 3. А. Мальэрб (Бельгия), «Хонда» — 175; 4. Б. Лэкки (США), «Кавасаки» — 173; 5. Х. Миккола (Финляндия), «Ямаха» — 147; 6. Р. Де Костер (Бельгия), «Сузуки» — 125.

РАЛЛИ

Первенство мира среди марок в 1979 году разыгрывалось в 12 этапах. На первое место вышла марка «Форд-Европа», на второе — «Датсун» (Япония), на третье — ФИАТ (Италия).

* * *

Личное первенство Европы 1979 года выиграл И. Кляйнт (ФРГ). Он выступал с разными напарниками, но на одной и той же машине «Опель-аскона».

ТРАЙЕЛ

В ЧССР финишировало первенство мира, которое разыгрывалось в 12 этапах. Итоговая сумма очков: 1. Б. Шрайбер (США), «Бультако» — 115; 2. И. Вестеринен (Финляндия), «Бультако» — 105; 3. У. Карлссон (Швеция), «Монтеса» — 93; 4. М. Лэмпкин (Англия), «Бультако» — 87; 5. М. Ратмелл (Франция), «Монтеса» — 77; 6. Р. Шеферд (Англия), «Хонда» — 59.

СИБИРСКИЙ АВТОМОБИЛЬНО-ДОРОЖНЫЙ ИНСТИТУТ ИМЕНИ В. В. КУЙБЫШЕВА

ОБЪЯВЛЯЕТ ПРИЕМ СТУДЕНТОВ

на факультеты:

«Автомобильный транспорт» — выпускает инженеров-механиков по специальности «Автомобили и автомобильное хозяйство» (в том числе по специализациям «Техническая эксплуатация автомобилей», «Авторемонтное производство»); инженеров по эксплуатации; инженеров-экономистов автомобильного транспорта; инженеров дорожного движения.

«Дорожные машины» — выпускает инженеров-механиков по специальности «Строительные и дорожные машины и оборудование».

«Дорожно-строительный» — выпускает инженеров-строителей по специальностям «Автомобильные дороги» (в том числе по специализациям «Автомобильные дороги», «Городские дороги»; «Мосты и тоннели» (в том числе по специализации «Городские транспортные сооружения»).

«Промышленное и гражданское строительство» — выпускает инженеров-строителей; инженеров-технологов (по специальности «Производство строительных изделий и конструкций»).

Вечерний факультет — выпускает инженеров-механиков по специальностям «Автомобили и автомобильное хозяйство»; «Строительные и дорожные машины и оборудование»; инженеров-технологов по специальности «Производство строительных изделий и конструкций»; инженеров-строителей по специальностям «Промышленное и гражданское строительство», «Автомобильные дороги».

Заочный факультет — выпускает инженеров-механиков по специальностям «Автомобили и автомобильное хозяйство», «Строительные и дорожные машины и оборудование»; инженеров-строителей по специальности «Автомобильные дороги».

Заявления принимаются: на дневные факультеты с 20 июня по 31 июля; на вечерний факультет с 20 июня по 31 августа; на заочный факультет с 20 апреля по 31 августа.

Вступительные экзамены по математике (устно и письменно), физике (устно), русскому языку и литературе (письменно) проводятся: на дневные факультеты с 1 по 20 августа; на вечерние факультеты с 11 августа по 10 сентября; на заочный факультет с 11 августа по 10 сентября.

Заявления направлять по адресу: 644080, г. Омск-80, Проспект Мира, 5, Сибирский автомобильно-дорожный институт имени В. В. Куйбышева.

Н. Н. ЮМАШЕВ

Только что вы прочитали очередную статью из серии «Основа основ», начал которую на страницах «За рулем» заместитель начальника ВНИИБД МВД СССР полковник милиции Н. Н. Юмашев. Трудно в это поверить, но его уже нет с нами, постоянного автора журнала, верного друга и советчика, прекрасного человека Николая Николаевича Юмашева.

Н. Н. Юмашев родился 14 декабря 1927 года в рабочей московской семье. В тяжелые дни войны, когда он пошел работать слесарем-механиком на автобазу, началась его трудовая биография. А с 1953 года Николай Николаевич связал свою судьбу с органами внутренних дел, где прошел большой путь от автоинспектора до заместителя начальника института.

Н. Н. Юмашев был видным специалистом по организации дорожного движения, ему принадлежат прогрессивные разработки в этой области. Много времени и творческих сил отдавал он популяризации и пропаганде Правил дорожного движения, выступая как автор книг, которые сегодня знают все, кто так или иначе связан с автомобилем и мотоциклом.

На протяжении почти двадцати лет на страницах «За рулем» печатались статьи Н. Н. Юмашева по безопасности движения, неизменно вызывавшие интерес. Он был участником самых разных массовых мероприятий, проводимых редакцией. Вместе с миллионами читателей мы сохраним самую верную память о нашем товарище по общему делу.

На первой странице обложки — фото В. Князева, А. Смирнова и Ю. Андрианова.

Главный редактор И. И. АДАБАШЕВ

Редакционная коллегия: Л. Л. АФАНАСЬЕВ, Г. М. АФРЕМОВ, А. Г. БАБЫШЕВ, П. Ф. БАДЕНКОВ, И. М. ГОБЕРМАН, С. Н. ЗАЙЧИКОВ, Г. А. ЗИНГЕР, В. П. КОЛОМНИКОВ, А. Е. КУНИЛОВ, Н. И. ЛЕТЧФОРД, Б. П. ЛОГИНОВ, В. В. ЛУКЬЯНОВ, Д. В. ЛЯЛИН, Б. Е. МАНДРУС (отв. секретарь), В. Л. МЕЛЬНИКОВ, В. И. НИКИТИН, В. В. РОГОЖИН, С. В. САБОДАХО, М. Г. ТИЛЕВИЧ (зам. главного редактора), А. М. ХЛЕБНИКОВ, К. Н. ХОДАРЕВ, Л. М. ШУГУРОВ, Л. А. ЯКОВЛЕВ

Зав. отделом оформления Н. П. Бурлака. Художественный редактор В. П. Макаров
Корректор М. И. Дунаевская

Адрес редакции: 103092, Москва, К-92, Сретенка, 26/1. Телефоны: 207-19-42, 207-16-30
Сдано в производ. 2.2.80 г. Подписано в печать 28.2.80 г. Тираж 3 300 000
Бум. 60×90¹/₈, 2,25 бум. л. = 4,5 п. л. Цена 80 коп. Зак. 1087 Г-34508
Набрано в 3-й типографии Воениздата.
Отпечатано в Ордена Трудового Красного Знамени
типографии издательства ЦК КП Белоруссии, г. Минск.
Издательство ДОСААФ, Москва

© «За рулем», 1980 г.

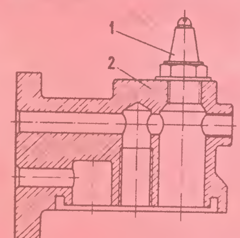
СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

На **«Москвиче—412»** и **«2140»** считаю весьма полезным иметь лампу, сигнализирующую об аварийном падении давления масла в системе, так как показания манометра при движении сразу можно и не заметить.

Для сигнализации я установил на корпус масляного фильтра датчик давления типа ММ-352 (он применяется в двигателях «Волги» ГАЗ—24), как показано на рисунке, просверлив отверстие и нарезав резьбу в приливе сверху. Провод от датчика присоединил к лампе стояночного тормоза. Лампа горит, если давление масла в магистрали находится в пределах 0,4—0,9 кгс/см².

В. ЗАЙЦЕВ



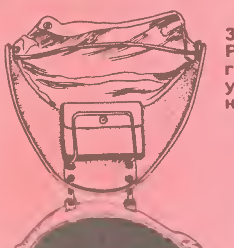
343350, Донецкая область, г. Северск, ул. Суворова, 11, кв. 5

Установка датчика давления: 1 — датчик ММ-352; 2 — корпус масляного фильтра.

АПТЕЧКА ПОД РУКОЙ

На **мотоциклах с коляской БП—65** очень удобно хранить аптечку под откидной крышкой, как показано на рисунке. Прижим, изготовленный из стального прутка, надежно удерживает аптечку и позволяет быстро снять ее.

Ю. ВАКУРОВ



346915, Ростовская область, г. Новошахтинск, ул. Отдельная, 1, кв. 2

Аптечка под откидной крышкой коляски.

«ШОФЕРСКИМ» СПОСОБОМ

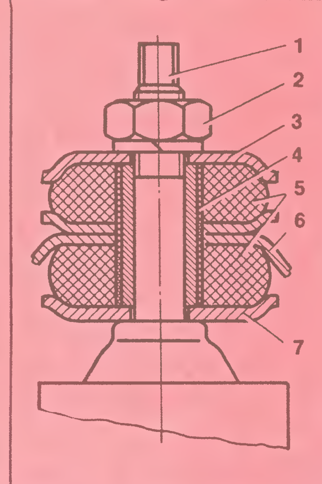
На **«Москвиче—2140»** обнаружил небольшую течь антифриза по сердцевине радиатора. Чтобы не снимать его для пайки (это трудоемкая работа), попробовал устранить течь старым шоферским способом — горчицей. Слил антифриз, залил кипяченую воду с растворенной в ней баночкой (200 г) столовой горчицы. С этим раствором проездил несколько дней. Потом слил, промыл систему кипяченой водой и залил антифриз. Трещину затянуло, и система снова стала герметичной. Уже полгода уровень антифриза не уменьшается.

В. ХУДЕНЕЦ

292200, Львовская область, г. Сосновка, ул. Кривоноса, 1, кв. 21

Справка редакции. Герметизировать систему охлаждения двигателя лучше «Автогерметиком для радиатора», специально выпускаемым «Союзбытхимом». Его вводят в охлаждающую жидкость, дают поработать двигателю 15—20 минут, а затем сливают воду (или антифриз) и оставляют автомобиль, чтобы герметик отвердел, на два дня.

ПОДВЕСКА БОЛЬШЕ НЕ СТУЧИТ



Узел крепления амортизатора: 1 — шток амортизатора; 2 — гайка; 3 и 7 — шайбы; 4 — пластмассовая трубка; 5 — резиновые подушки; 6 — кузов.

Со временем на **«Жигулях» ВАЗ—2106** появился резкий металлический стук в передней части машины, усиливающийся при движении по проселочным дорогам. Обследование деталей подвески и рулевой трапеции показало, что они исправны. Причина обнаружилась случайно и заключалась в том, что верхний конец штока переднего амортизатора даже при туго затянутой гайке перемещался в поперечном направлении и ударялся о края отверстия на кузове.

Для устранения стука надо было заменить резиновые подушки, которые, очевидно, потеряли упругость, подложить под гайку крепления амортизатора дополнительную шайбу или надеть на шток амортизатора пластмассовую трубку, как показано на рисунке. Вместо нее можно взять полиэтиленовую пробку с отрезанным донышком от полулитровой бутылки. После такого ремонта стуки в амортизаторе исчезли и не возникают уже продолжительное время.

В. СЕМЕНЮЧЕНКО

184612, Мурманская область, Североморский район

ОГНЕТУШИТЕЛЬ В «ЗАПОРОЖЦЕ»

Автомобильный огнетушитель типа ОП-1 «Момент» удобно размещается в **«Запорожце» ЗАЗ—968** на передней стенке кузова, как показано на фото. Штатный кронштейн огнетушителя закрепил двумя винтами М4, использовав отверстия для двух пружинных фиксаторов, удерживающих резиновую обивку. Чтобы закрепить правую сторону кронштейна, изготовил планку 45×20×2 мм и просверлил в ней два отверстия диаметром 4,5 мм под винты. Расстояние между ними 20 мм. Одно служит для соединения планки с кронштейном, через другое проходит винт, крепящий ее к стенке кузова.

Л. ОСИПОВИЧ

195272, г. Ленинград, Новочеркасский проспект, 25, кв. 16



Крепление огнетушителя: 1 — огнетушитель; 2 — переходная планка; 3 — штатный кронштейн огнетушителя.

АМПЕРМЕТР НА ПАНЕЛИ «ЖИГУЛЕЙ»

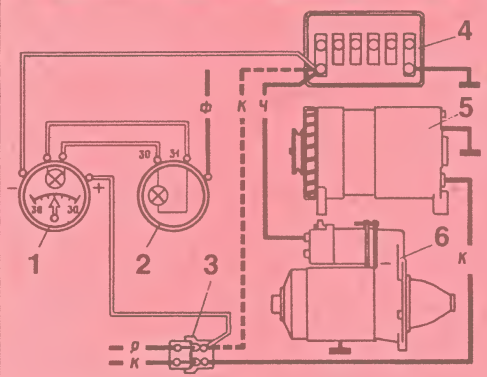


Владельцы **«жигулей»**, желающие поставить амперметр, о пользе которого рассказывалось в октябрьском номере «За рулем», руководствуются схемой, приведенной на вкладке в февральском номере за этот год. Однако некоторые автолюбители испытывают затруднения при установке прибора на ВАЗ—2103 и «2106», где провод, соединяющий батарею с генератором, проходит через разъем. Я установил амперметр, как показано на фото, а подсоединил по схеме, представленной на рисунке. Как видите, автомобильный амперметр с круглой шкалой хорошо гармонирует с такими же штатными приборами. Для подсветки шкалы в верхнюю часть корпуса врезал патрончик с лампой 1 Вт, окрашенной зеленым лаком.

Провода для амперметра должны иметь сечение не менее 6 мм².

Ю. МАРГОЛИН

348050, г. Ворошиловград, квартал Левченко, 15, кв. 54



Передняя панель ВАЗ—2106 с установленным амперметром.

Схема подсоединения амперметра: 1 — амперметр; 2 — электрические часы; 3 — разъем; 4 — батарея; 5 — генератор; 6 — стартер. Пунктиром показан удаляемый провод, двойной линией — новые провода. Цвета проводов: К — коричневый; Ф — фиолетовый; Ч — черный.



7. «МОСКВИЧ— 401-422»

На основе узлов и агрегатов базовой модели с кузовом «седан» МЗМА выпускал фургон для доставки почты и мелких партий грузов. У него был деревянно-металлический кузов с двухстворчатой задней дверью. Грузовое помещение — каркас из березовых брусьев с филенками из бакелизированной фанеры. Крыша обтягивалась дерматином.

На фургоны устанавливали сначала, с 1947 года, двигатель «400», а с 1954 года — «401». За десять лет МЗМА изготовил 11 129 машин «Москвич—400-422» и «Москвич—401-422». Кроме того, за это же время завод выпустил 2562 шасси, на которые московский кузовной завод Министерства пищевой промышленности СССР монтировал фургоны (их отличающиеся параметры — в скобках) с металлической обшивкой на деревянном каркасе.

Годы выпуска — 1954—1956; число мест — 2; грузоподъемность — 200 (150) кг; двигатель: число цилиндров — 4, рабочий объем — 1074 см^3, клапанный механизм — SV, степень сжатия — 6,27, мощность — 26 л. с. при 4000 об/мин; число передач — 3; передаточное число главной передачи — 5,14; размер шин — 5,00—16 дюймов; длина — 3855 (3950) мм; ширина — 1400 (1375) мм; высота — 1545 (1660) мм; база — 2340 мм; снаряженная масса — 860 (845) кг; скорость — 90 км/ч.

ИЗ КОЛЛЕКЦИИ За рулем

Индекс 70321
Цена 80 коп.

8. «МОСКВИЧ-СПОРТ—404»

Этот специальный спортивный автомобиль был построен в одном экземпляре на базе узлов и агрегатов «Москвича—401» со стальным несущим кузовом и форсированным экспериментальным двигателем модели «404», имевшим полусферическую камеру сгорания. Позже, в 1959 году машину оснастили форсированным двигателем «Москвич—407» (его отличающиеся данные — в скобках). Впервые в нашем автомобильном спорте были применены четыре горизонтальных карбюратора.

На «Москвиче-спорт—404» в 1957—1959 гг. был трижды выигран чемпионат СССР по автомобильным гонкам.

Год постройки — 1954; число мест — 2; двигатель: число цилиндров — 4, рабочий объем — 1074 (1358) см^3, клапанный механизм — OHV, степень сжатия — 9,2 (9,0), мощность — 58 (70) л. с. при 4750 (4600) об/мин; число передач — 3 (4); передаточное число главной передачи — 3,67; размер шин — 5,00—16 (5,60—15); длина — 4130 мм; ширина — 1375 мм; высота — 1015 мм; база — 2340 мм; снаряженная масса — 902 кг; скорость — 147 (156) км/ч.

